



3 1761 11650350 9





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116503509>











91  
C19  
T83

18



First Session  
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la  
trente-septième législature, 2001

## SENATE OF CANADA

---

## SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Wednesday, October 31, 2001

---

Le mercredi 31 octobre 2001

---

Issue No. 15

Fascicule n° 15

**First meeting on:**  
Bill S-33, An Act to amend the  
Carriage by Air Act

---

**Première réunion concernant:**  
Le projet de loi S-33, Loi modifiant la  
Loi sur le transport aérien

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)





## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Fitzpatrick
Biron	Gill
Callbeck	Gustafson
* Carstairs, P.C.	LaPierre
(or Robichaud, P.C.)	* Lynch-Staunton
Eyton	(or Kinsella)
Finestone, P.C.	Spivak

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Fitzpatrick substituted for that of the Honourable Senator Biron (*October 21, 2001*).

The name of the Honourable Senator Gill substituted for that of the Honourable Senator Chalifoux (*October 21, 2001*).

The name of the Honourable Senator LaPierre substituted for that of the Honourable Senator Maheu (*October 21, 2001*).

The name of the Honourable Senator Biron substituted for that of the Honourable Senator Phalen (*October 21, 2001*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Fitzpatrick
Biron	Gill
Callbeck	Gustafson
* Carstairs, c.p.	LaPierre
(ou Robichaud, c.p.)	* Lynch-Staunton
Eyton	(ou Kinsella)
Finestone, c.p.	Spivak

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Fitzpatrick est substitué à celui de l'honorable sénateur Biron (*le 21 octobre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Gill est substitué à celui de l'honorable sénateur Chalifoux (*le 21 octobre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur LaPierre est substitué à celui de l'honorable sénateur Maheu (*le 21 octobre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Biron est substitué à celui de l'honorable sénateur Phalen (*le 21 octobre 2001*).



**ORDER OF REFERENCE**

Extract of the *Journals of the Senate*, on Tuesday, October 16, 2001:

The Honourable Senator Fitzpatrick, moved, seconded by the Honourable Senator Moore:

That the Bill S-33, An Act to amend the Carriage by Air Act, be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 16 octobre 2001:

L'honorable sénateur Fitzpatrick, propose, appuyé par l'honorable sénateur Moore:

Que le projet de loi S-33, Loi modifiant la Loi sur le transport aérien, soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Wednesday, October 31, 2001

(23)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:52 p.m., in room 256, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Eyton, Finestone, P.C., Fitzpatrick, Gill, Gustafson, LaPierre and Oliver (11).

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the Committee and Joseph Dion, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 16, 2001, the committee proceeded to study Bill S-33.

**WITNESSES:**

*From Transport Canada:*

Valérie Dufour, Director General, Air Policy;

Vayzel Lee, Policy Advisor, Domestic Air Policy;

Louis Gautier, Counsel, Legal Services.

*From the Air Transport Association of Canada:*

Louise-Hélène Sénécal, Assistant General Counsel, Litigation;  
J.C. (Cliff) MacKay, President and Chief Executive Officer.

At 6:36 p.m., the committee suspended.

At 6:59 p.m., the committee resumed.

At 7:06 p.m., the committee suspended.

At 7:17 p.m., the committee resumed.

The witnesses made a presentation and answered questions.

Transport Canada submitted a brief.

At 7:51 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

**ATTEST:**

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mercredi 31 octobre 2001

(23)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 52 dans la pièce 256 de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Eyton, Finestone, c.p., Fitzpatrick, Gill, Gustafson, LaPierre et Oliver (11).

*Également présents:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité et Joseph Dion, Bibliothèque du Parlementaire.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 16 octobre 2001, le comité poursuit l'examen du projet de loi S-33.

**TÉMOINS:**

*De Transports Canada:*

Valérie Dufour, directrice générale, Politiques du transport aérien;

Vayzel Lee, conseiller de la politique, Politique nationale du transport aérien;

Louis Gautier, avocat, Services juridiques.

*De l'Association du transport aérien du Canada:*

Louise-Hélène Sénécal, avocate générale adjointe, Procédure;  
J.C. (Cliff) MacKay, président-directeur général.

À 18 h 36, le comité suspend ses travaux.

À 18 h 59, le comité reprend ses travaux.

À 19 h 06, le comité suspend ses travaux.

À 19 h 17, le comité reprend ses travaux.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

Transports Canada remet un mémoire.

À 19 h 51, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*



**EVIDENCE**

OTTAWA, Wednesday, October 31, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-33, to amend the Carriage by Air Act, met this day at 5:52 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** I wish to welcome you to our first meeting on Bill S-33, to amend the Carriage by Air Act.

Both Senator Fitzpatrick and Senator Oliver spoke to this bill in the Senate at second reading. It is a short bill, but an important one. Those of you who have been on this committee for a while will recall that we reviewed earlier amendments to the Carriage by Air Act in 1999. Much of this, therefore, will be familiar to you.

The present bill will ratify Canada's acceptance of a new international liability regime in air transportation. This new regime will be known as the Montreal Convention and, when in effect, will replace the Warsaw Convention that has been in place since 1929.

Liability can be a fairly technical issue, and dealing with national conventions from time to time, it can be hard to keep clear what is signed, approved, ratified and in effect. We are pleased to start our hearings with officials from the department, who will help us to keep some of those details clear. Ms Dufour appeared before us at the time of the last amendments in 1999. She will, therefore, know well the aspects of the subject that are sometimes difficult to follow.

Welcome to the committee.

[*Translation*]

Mr. Lee is a national policy advisor on air transport. Louis Gautier is a counsel in Legal Services. Welcome; we are here to listen to you.

**Valérie Dufour, Director General, Air Policy, Transport Canada:** I am pleased to be back here with you this evening. As you said, we were together not that long ago.

[*English*]

The chairman has stolen my opening remarks. I wanted to begin by reminding senators that they have become the champions of the carriage by air legislation.

This is the second time that, together, we have looked at a bill to amend this act. Last time it was Bill S-23. We began the parliamentary process of enacting that bill, passing it in 1999.

Bill S-33 begins a process for a much more dramatic change in the international liability environment. This Montreal Convention will pull together everything that has been part of Warsaw until

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mercredi 31 octobre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 17 h 52 pour étudier le projet de loi S-33, loi modifiant la Loi sur le transport aérien.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Je vous souhaite la bienvenue pour notre première séance sur le projet de loi S-33, loi modifiant la Loi sur le transport aérien.

Les sénateurs Fitzpatrick et Oliver ont pris la parole au Sénat au sujet de ce projet de loi à l'étape de la deuxième lecture. Il s'agit d'un texte court, mais important. Ceux d'entre vous qui siégez à ce comité depuis un certain temps se souviendront que nous avons étudié les premières modifications à la Loi sur le transport aérien en 1999. Vous connaissez donc déjà le sujet.

Ce projet de loi a pour objet de ratifier l'acceptation, par le Canada, du nouveau régime de responsabilité internationale dans le domaine des transports aériens. Celui-ci sera connu sous le nom de Convention de Montréal et, quand il sera en vigueur, il remplacera la Convention de Varsovie qui remonte à 1929.

La question de la responsabilité peut être assez technique et nous savons, pour nous être occupés de conventions nationales de temps en temps, qu'il peut être difficile de suivre leur cheminement, de la signature à leur entrée en vigueur en passant par leur ratification. Nous avons le plaisir, pour cette première séance, d'accueillir les fonctionnaires du ministère qui vont nous aider à tirer toutes ces choses-là au clair. Nous avons accueilli Mme Dufour à l'occasion des derniers amendements, en 1999. Elle connaît donc tous les aspects de la question que nous avons parfois de la difficulté à suivre.

Bienvenue à notre comité.

[*Français*]

M. Lee est conseiller de la politique nationale du transport aérien. M. Louis Gautier est avocat aux services juridiques. Nous vous souhaitons la bienvenue et nous vous écoutons.

**Mme Valérie Dufour, directrice générale, Politiques du transport aérien, Transports Canada:** Il me fait plaisir de revenir devant vous ce soir. Il n'y a pas tellement longtemps, on était ensemble, comme vous l'avez dit.

[*Traduction*]

La présidente m'a volé ce que je voulais dire. Je voulais commencer en rappelant aux sénateurs qu'ils sont devenus les champions de la Loi sur le transport aérien.

C'est la deuxième fois que nous étudions un projet de loi destiné à modifier la Loi sur les transports. La dernière fois, il s'agissait du projet de loi S-32 et nous avons lancé la procédure parlementaire de promulgation de la loi en adoptant le texte en 1999.

Le projet de loi S-33 annonce un processus de changement beaucoup plus profond sur le plan des responsabilités internationales. La Convention de Montréal reprend tout ce qui fait



now. We are pleased that it will be called the "Montreal Convention." There was very active Canadian participation in the drafting of this bill as well as the mothering of it through the processes in the international civil aviation environment.

I am pleased also to note that our opening remarks are being made in the presence of the representative of the Air Transport Association, who will be your next witness. It has been a joint government activity to bring into effect a liability regime that was desired by the aviation community. Governments are, in fact, catching up with the needs of the private aviation sector.

We have provided for you, through your clerk, a briefing book in which there is considerable detail, history and background on the bill.

As the chairman said, this is a short bill. It has only six clauses. From a legislative drafting point of view, each time we wish to present an amendment to the act, all we do is add or subtract words from the same six sections. In this case, we are adding references to a new schedule. We are adding a new schedule. We are not removing any of the old schedules because, as with most of these complex conventions, they come into effect in a kind of syncopated and slow way, based on a number of ratifications.

It is important that we act quickly, because it is important for Canada and the international aviation community to have a Montreal Convention that is in effect.

As to why we keep the old schedules, until this convention is fully in effect, and even when it is in effect for other signatory countries, for some countries with whom we have air travel relations the old rules will apply until they become parties to the Montreal Convention.

I am not sure what is the easiest way to take you through the bill. If we do it on a clause-by-clause basis, there is not much to do or to see. Five clauses remove and add words and, in each case, add the reference to the Montreal Convention itself, which is now attached to the bill.

There are a number of features to the new Montreal Convention, the most important of which is to move from a regime of unlimited liability. It is a two-phased regime but, at the end of the day, it creates a formal regime in which unlimited liability is available.

The other important feature is that passengers who now have complaints to make under these regimes can choose the country in which they want to take action.

In the documents there is a full description of the various agreements. They also explain how we are making good on the Inter-carrier Agreement on Liability. We explain the convention, including the dollar values. The agreement allows for adequate insurance for liabilities and for passengers to choose the country in which they want to take action. There is more authorization for the electronic exchange of information, a much more modern element. The document deals with authorization for simplified

actuellement partie de la Convention de Varsovie. Nous sommes heureux qu'elle ait été baptisée «Convention de Montréal». En effet, les Canadiens ont été très actifs dans la rédaction de ce texte de même que dans sa conception initiale à l'échelon de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Je me réjouis de constater que cette première séance se déroule en présence des représentants de l'Association du transport aérien du Canada, qui seront vos prochains témoins. Le régime de responsabilité proposé, qui répond aux désirs du milieu de l'aviation, est le produit d'une collaboration entre les gouvernements. Ceux-ci ont en fait cherché à répondre aux besoins du secteur de l'aviation privée.

Nous vous avons fait distribuer, par l'intermédiaire de votre greffier, un cahier d'information qui renferme énormément de détails et qui donne l'historique du projet de loi.

Comme la présidente l'a dit, ce projet de loi est court, puisqu'il ne renferme que six articles. Du point de vue législatif, chaque fois que nous voulons soumettre une modification à la loi, il faut ajouter ou soustraire au libellé des six mêmes articles. Dans ce cas, nous ajoutons des renvois à une nouvelle annexe. Nous ne retirons aucune annexe existante parce que, comme dans le cas de la plupart des conventions complexes, les choses se passent lentement et de façon saccadée, selon le nombre de ratifications nécessaires.

Il nous faut agir rapidement parce que le Canada et le milieu de l'aviation internationale doivent pouvoir s'appuyer sur la Convention de Montréal.

Nous avons conservé les anciennes annexes, parce qu'elles vont continuer de s'appliquer tant que la convention ne sera pas complètement en vigueur et, même quand tel sera le cas au Canada, il faudra attendre que les autres pays signataires avec lesquels nous entretenons, dans certains cas, des relations de voyage selon les anciennes règles, deviennent eux-mêmes partie à la Convention de Montréal.

Je ne suis pas certaine que ce soit la façon la plus facile de vous présenter le projet de loi. Si on le prenait article par article, vous verriez qu'il n'y a pas grand chose à en dire: quelques ajouts et retraites dans les cinq articles et des renvois à la Convention de Montréal, qui est maintenant annexée au projet de loi.

La nouvelle Convention de Montréal présente plusieurs caractéristiques dont la plus importante est de mettre un terme au régime de la responsabilité illimitée. La convention introduit un système à deux niveaux et, en fin de compte, elle instaure un régime officiel où la responsabilité illimitée est toujours possible.

L'autre caractéristique importante, c'est que les passagers qui formuleront des réclamations en vertu de ce double régime pourront choisir le pays où ils voudront tenter des poursuites.

Dans les documents vous trouverez une description complète des divers accords possibles. Vous y verrez aussi une explication de la façon d'appliquer les dispositions de l'Accord entre transporteurs relatif aux questions de responsabilité. Nous y expliquons la convention telle qu'elle s'applique, notamment en donnant des valeurs en dollars. L'accord prévoit que les transporteurs doivent contracter une assurance responsabilité suffisante et que les passagers peuvent choisir le pays où ils



modern documents such as electronic tickets and waybills for cargo. Carriers may be required by national law to make advance payments without delay to assist entitled persons in meeting immediate economic needs, the amount of which will be subject to national law and deductions from the final settlement.

Clearly, this is a modern document. It takes into account situations with which you are personally familiar, be it the consequences of the Swiss Air incident or other incidents. The insurance conventions play an important role in the handling, in a humane and appropriate way, of passengers who have the unfortunate requirement to deal with this legislation.

[Translation]

**The Chairman:** After a few questions, I am going to give my colleagues the floor. Our notes tell us that of the 67 states that have signed the Montreal Convention, 11 have ratified it, whereas 30 states are required to give it force of law. Supposing Canada ratified the Convention, how long would it be before the required number of 30 states was reached?

**Ms Dufour:** I do not think anyone can say. Since people listen to our country and it sets the example, we are trying to create momentum. We took protocol action at the triannual meeting of the ICAO in Montreal, last month, to encourage other countries to act. I hope that within three years it will be possible. For us, it is important to encourage other countries. It is the same thing for our American colleagues. It is important that developed countries have a tool this size. It is in our interest to make sure that we reach the required number as swiftly as possible for it to come fully into effect.

**The Chairman:** Does the possibility of unlimited liability not carry with it a risk of bankruptcy for an air carrier? Can that be avoided with adequate insurance? Would such insurance not be very expensive for the carrier?

**Ms Dufour:** I am going to talk about the situation since September 11. We clearly understood the example of American Airlines. The World Trade Center was evidence of it. There is a point when "unlimited" becomes completely unmanageable. Before September 11, the big carriers had — my fellow witnesses who follow will correct me if necessary — a billion or more in coverage, depending on the size. Normally, that was regarded as adequate. Nowadays, insurers have got scared since September 11. The Canadian government is the one that will provide short-term compensation while a commercial solution for aviation insurance is found.

It is difficult today to foresee what the future will be like, but throughout the system, it is necessary for large carriers like Air Canada to have a minimum of a billion in coverage at all times.

désirent entreprendre des poursuites. L'échange électronique des données, qui est une dimension moderne, est désormais autorisé par la convention. Il est question d'autoriser la production par voie électronique de documents modernes sous forme simplifiée, comme les billets et les connaissements de transport. Les transporteurs peuvent être tenus, par la loi nationale qui les régit, d'effectuer des paiements anticipés, sans retard, pour aider les personnes qui y ont droit à faire face à leurs besoins économiques immédiats, selon un montant déterminé par la loi nationale qui sera ensuite déduit du règlement final.

Il s'agit donc d'un document moderne au plein sens du terme. Il tient compte de toutes les situations que vous connaissez bien personnellement, qu'il s'agisse des conséquences de l'accident de Swissair ou d'autres incidents aériens. Les conventions d'assurance jouent un rôle important dans la façon de traiter, de façon humaine et appropriée, les passagers qui ont l'infortune de devoir faire appel aux dispositions de cette loi.

[Français]

**La présidente:** Je vais laisser la parole à mes collègues après quelques questions. Nos notes nous indiquent que sur les 67 États qui ont signé la Convention de Montréal, 11 l'ont ratifiée alors que 30 États sont requis pour qu'elle ait force exécutoire. À supposer que le Canada ratifie la convention, combien de temps serait nécessaire pour obtenir le nombre requis de 30 États?

**Mme Dufour:** Je ne pense pas que personne puisse le dire. Étant un pays écouté et exemplaire, nous essayons de créer un momentum. Nous avons posé un geste protocolaire pendant l'assemblée tri-annuelle de l'OACI à Montréal, le mois dernier pour encourager d'autres pays à agir. Je souhaite que d'ici trois ans ce soit possible. Pour nous, il est important d'encourager d'autres pays. C'est la même chose pour nos collègues américains. Il est important que les pays développés aient un outil de cette envergure. Il est dans notre intérêt d'assurer que l'on arrive le plus rapidement possible au nombre prévu pour qu'elle soit pleinement en vigueur.

**La présidente:** L'éventualité d'une responsabilité illimitée ne comporte-t-elle pas un risque de faillite pour un transporteur aérien? Cela peut-il être évité au moyen d'une assurance adéquate? Cette assurance ne serait-elle pas très dispendieuse pour le transporteur?

**Mme Dufour:** Je vais vous parler de la réalité depuis le 11 septembre. Nous avons bien compris l'exemple d'American Airlines. Le World Trade Center en était une évidence. Il y a un moment où «unlimited» devient complètement ingérable. Dans la vie avant le 11 septembre, les gros transporteurs avaient — mes collègues témoins suivants me corrigeront s'il y a lieu — un milliard de couverture et plus, selon la taille. Normalement, cela était considéré comme adéquat. Aujourd'hui, les assureurs ont pris froid depuis le 11 septembre. C'est le gouvernement au Canada qui indemniserait à court terme pendant qu'on cherche à trouver une solution commerciale à l'assurance dans l'aviation.

Il est aujourd'hui difficile de prévoir ce que sera l'avenir, mais dans l'ensemble du système, il est nécessaire qu'un transporteur d'envergure comme Air Canada ait un minimum d'un milliard de couverture tout le temps.

[English]

**Senator Oliver:** The document you have provided states that one of the features of this bill includes no arbitrary limitation on liability, the recovery of full compensatory damages, and an explicit waiver by airlines of the defences to which they were entitled under the Warsaw Convention. What defences did they have under that system that will now be eliminated since there will no longer be a limitation on liability?

**Ms Dufour:** It has to do with the presumption of guilt. Before, it was a bit like car insurance. There was a good side and a bad side. The company with which you flew established a contract for carriage and agreed to indemnify you, regardless of the circumstances. They cannot claim non-negligence.

**Senator Oliver:** To use a practical example, let us say that Air Canada, under the new regime, and after 30 countries have ratified the agreement, has an accident. Presumably, they will be insured with a group of insurance carriers to cover the loss. The insurance company will likely have a policy that contains many exclusions. They might want to exclude an act of terrorism, for instance. Does that mean that, under this bill, the airlines will require a sufficient supply of cash to personally respond to a claim not covered by their insurer because of insurance exclusion?

**Ms Dufour:** I will start by putting it the other way. First, this is about third party liability, and this is about international carriage.

Second, war risk insurance was a piece of an overall insurance policy. It was presumed, just as you have certain elements in your house insurance. Recently, while there are still some levels of insurance for hulls, engines and other third party liability, there is now a resistance to provide coverage for accidents as a result of war or terrorism.

We are currently in an in-between situation. The government has said that it will indemnify for those acts for a limited period of time, while encouraging the commercial insurance industry to come back to the table and to reinsure, as they have in the past. It is an in-between time now. It is a very challenging time for the airline industry.

**Senator Oliver:** Recently, the Minister of Transport arranged a government guarantee of \$75 million to help out a Canadian airline. He indicated that it was having a cash flow problem. What if, under the new regime, after 30 countries have ratified, that particular airline had a claim against it for which the insurer denied coverage, and that company had a cash flow problem? How is an injured claimant to be paid? Do they have to wait, once again, for the Government of Canada to step in?

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Dans le document que vous nous avez remis, il est dit que ce projet de loi n'établit pas de limitation arbitraire de la responsabilité, qu'il prévoit le recouvrement des indemnités complètes et qu'il retire explicitement aux compagnies aériennes la possibilité d'invoquer les défenses qu'elles auraient utilisées en vertu de la Convention de Varsovie. De quelles défenses s'agissait-il, défenses que ce système va maintenant éliminer, puisqu'il n'y a plus de limitation sur la responsabilité?

**Mme Dufour:** Cela concerne la présomption de culpabilité. Avant, c'était un peu comme dans le cas d'une compagnie d'assurance automobile. Il y avait du bon et du mauvais côté. La compagnie avec laquelle vous voliez établissait un contrat de transport et acceptait de vous indemniser sans égard aux circonstances. Elle ne pouvait invoquer l'absence de négligence.

**Le sénateur Oliver:** Prenons un exemple pratique. Supposons qu'Air Canada, en vertu du nouveau régime et une fois que 30 pays auront ratifié la convention, ait à déplorer un accident. Normalement, la compagnie est assurée par une assurance collective pour transporteurs qui assume la perte. La compagnie d'assurances aura certainement émis une police contenant un grand nombre d'exclusions. Il est possible que les actes de terrorisme ne soient pas visés par cette police. Cela veut-il dire qu'en vertu de ce projet de loi, les compagnies aériennes devront disposer de liquidités suffisantes pour pouvoir elles-mêmes faire face à des réclamations qui ne sont pas assurées par leur compagnie, parce que certains sinistres seront exclus?

**Mme Dufour:** Je vais prendre la chose par l'autre bout. Tout d'abord, on parle ici de responsabilité au tiers et de transport international.

Deuxièmement, l'assurance pour risques de guerre faisait partie de la police d'assurance globale. Elle était sous-entendue, comme certains éléments de l'assurance maison. Récemment, et même s'il existe encore un certain niveau d'assurance pour la cellule, les moteurs et d'autres types de responsabilité au tiers, les assureurs hésitent à consentir une couverture pour accidents dus à un acte de guerre ou de terrorisme.

Pour l'instant, nous naviguons entre deux eaux. Le gouvernement a déclaré qu'il entendait indemniser les victimes de tels actes pendant une période limitée tout en encourageant le secteur de l'assurance à se rasseoir à la table et à recommencer à assurer ses clients sur ces plans-là, comme il le faisait dans le passé. Donc, nous sommes dans une période de transition, qui est très difficile pour l'industrie aérienne.

**Le sénateur Oliver:** Récemment, le ministre du Transport a consenti une garantie de prêt de 75 millions de dollars à une compagnie aérienne parce que, a-t-il déclaré, elle avait des problèmes de liquidité. Qu'advierait-il en vertu du nouveau régime, une fois que 30 pays auront ratifié la convention, si la compagnie aérienne en question subissait un sinistre que son assureur refusait d'assumer et qu'elle ait de nouveau un problème de liquidité? Combien un sinistré peut-il réclamer? Devra-t-il attendre, encore une fois, que le gouvernement du Canada intervienne?



**Ms Dufour:** No, I do not think there is a link. The current loan guarantee to Canada 3000 is short-term liquidity support. Further out, we should not be there. They should be once again successfully running a private sector business without the government at the table.

In the meantime, there must be an assumption that commercial insurers will be back at the table. It is the commercial insurers who will, for a fee from all of their customers, carry the risk and be required to pay out.

Canada 3000 will not be able to fly unless it is fully insured. Its lessors will not let it fly. Its bankers will not let it fly. It is a different link from the one that you are suggesting.

**Senator Oliver:** I understand your response, but that was not a response to my question. Let me put it another way.

An insurance company, in its policy, may have lots of exclusions. Let us say there is a claim for \$300 million. Let us say that a company, like Canada 3000 was having some cash flow problems and the exclusion was applied; the company would not have the \$300 million to pay the claims. Does that mean the Government of Canada will have to step in, in this new unlimited-liability regime?

**Ms Dufour:** Not at all.

**Senator Oliver:** Where will the money come from to pay out?

**Ms Dufour:** The money will come from the commercial insurers to which Canada 3000 paid its premiums, just like the pool of insurance money from whom any other form of claim would take place.

**Senator Eyton:** I have a supplementary question. I am curious about your assertion that may be a temporary resistance to insurance covering acts of war or terrorism. What happens to legislation if you make the presumption — and I think it is a good one — that it will be impossible to insure either large buildings or airplanes, aircraft, from acts of terror, if that goes on for a very long time?

You have indicated the government will have to step in and you suggested that it would be for a short period. In a conference call this morning I discussed some large buildings in New York that are running out of insurance. Within 30 days or so, they will not be able to get insurance of the kind to which I am referring. I suspect the same policy will apply to aircraft.

We are in a spot where all sorts of flyers will not be able to get the insurance you are talking about. Governments will either have to be there on a much more permanent basis or some other solution that I cannot visualize will have to come along. What happens in that sort of regime?

**Mme Dufour:** Non, je ne pense pas qu'il y a un lien entre les deux. L'actuelle garantie de prêt accordée à Canada 3000 est une aide à court terme sur le plan des liquidités. En dehors de ce cas-ci, nous n'interviendrons pas. La compagnie devrait pouvoir exploiter son entreprise commerciale suffisamment bien pour que le gouvernement n'ait pas à intervenir.

Entre temps, il faut supposer que les assureurs commerciaux reviendront à la table des négociations. Ce sont eux qui, moyennant les primes que leur versent leurs clients, doivent assumer les risques et payer en cas de sinistre.

La compagnie Canada 3000 ne pourra pas voler si elle n'est pas complètement assurée. Ses bailleurs de fonds ne l'autoriseront pas à voler. Ses banquiers ne l'y autoriseront pas non plus. Nous sommes donc dans un cas de figure différent de celui que vous présentez.

**Le sénateur Oliver:** Je comprends votre réponse, mais vous n'avez pas répondu à ma question. Je vais la formuler différemment.

Une compagnie d'assurances, dans sa police, peut avoir plusieurs clauses d'exclusion. Supposons qu'un sinistre porte sur 300 millions de dollars. Supposons qu'une compagnie comme Canada 3000 ayant des difficultés de liquidités soit visée par une de ces exclusions et qu'elle n'ait pas les 300 millions nécessaires pour indemniser les requérants. Cela veut-il dire que le gouvernement du Canada devra intervenir en fonction de ce nouveau régime de responsabilité illimitée?

**Mme Dufour:** Pas du tout.

**Le sénateur Oliver:** Mais alors d'où viendra l'argent?

**Mme Dufour:** L'argent viendra des assureurs commerciaux à qui Canada 3000 aura versé ses primes, et les choses fonctionneront tout comme dans le cas d'une autre assurance collective servant à dédommager d'autres formes de sinistre.

**Le sénateur Eyton:** J'ai une question complémentaire à poser. Ce que vous avez affirmé à propos de la résistance passagère des compagnies d'assurances, qui hésitent à couvrir les actes de guerre ou de terrorisme, m'intrigue un peu. Que se passe-t-il sur le plan législatif si l'on part du principe — et je crois que c'est un bon principe — qu'il sera impossible d'assurer de grands bâtiments ou des avions contre des actes de terrorisme si la menace devait durer longtemps?

Vous avez dit que le gouvernement va intervenir pour une courte période. À l'occasion d'un appel-conférence, ce matin, je me suis entretenu avec des propriétaires de gratte-ciel à New York qui se retrouvent sans assurance. D'ici une trentaine de jours, ils ne pourront plus obtenir le genre d'assurance dont je parle. Je soupçonne fort que la même politique s'applique à l'industrie aérienne.

Nous nous trouvons dans une situation où les compagnies aériennes en tous genres ne pourront plus obtenir les assurances dont vous parlez. Les gouvernements devront donc être en arrière de ces compagnies de façon plus durable ou trouver d'autres situations que je n'envisage pas pour l'instant. Que se passera-t-il dans le cadre de ce nouveau régime?

**Ms Dufour:** Canada has put in a proposition for indemnification for 90 days. About 50 countries around the world have already come to support their carriers. Some countries have made the carriers pay some form of commercial fee. If, Senator Eyton, the issue continues, we will probably need to put that on the agenda of the Ministerial Conference on Aviation Security that will be convened in Montreal in the ICAO context early next year.

Most people say that we should wait until after Christmas before assessing consumer and commercial confidence. We are still in such an uncertain and volatile environment. That is why we knew we had to be there for at least 90 days.

Once we see how permanent the resistance is, there must be a completely new way of thinking. Every government must sit down and think outside the box about how our carriers can continue to operate in an environment where the assets are so valuable, including the people in them. All this insurance is about hulls, motors and people. We do not have the answers yet, but governments around the world, must get together and talk about this as a group, rather than expecting any individual country to come up with a solution in isolation.

**Senator Oliver:** There is a presumption that the military can opt out. If a civilian travelling on a DND aircraft suffers an injury, how will a claim be paid out for damages suffered as a result of negligence on the part of DND?

**Ms Dufour:** DND is always self-insured through the Government of Canada. We insure our military personnel flying on military aircraft. That has been the case since the beginning. I would repeat that DND continues to ask not to be subject to that regime. Their own regime applies. That comes into effect in the case of a military accident.

**Senator Callbeck:** In your opening remarks you mentioned the two-tier regime. You said passengers can choose the country in which to take action. Does that mean they can choose between the country where the accident happened and the country where they live?

**Ms Dufour:** That is right.

**Senator Callbeck:** A passenger cannot pick just any country.

**Ms Dufour:** I am not sure the idea is that you can shop for the best legal system but, clearly, in the past, one could only claim in the country of the aircraft. If you were flying on "Air Slobovia," you could only claim in Slobovia which is not fair and not efficient for you. Now a Canadian citizen can make a claim against Air Slobovia in Canada.

**Mme Dufour:** Le gouvernement du Canada a proposé d'assumer les éventuelles indemnités pendant 90 jours. Quelque 50 pays dans le monde se sont déjà portés à l'aide de leurs transporteurs aériens nationaux. Certains ont demandé que ces transporteurs leur versent une sorte de prime commerciale. Si, comme vous le disiez sénateur Eyton, la menace perdure, il nous faudra sans doute inscrire cette question à l'ordre du jour de la Conférence des ministres sur la sécurité aérienne qui se déroulera à Montréal, au début de l'année prochaine, dans le cadre de l'OACI.

La plupart des gens disent que nous devrions attendre après Noël avant d'évaluer le niveau de confiance des consommateurs et du secteur commercial. Nous sommes encore dans une période d'incertitude et de volatilité. Voilà pourquoi nous savions que le gouvernement devait être prêt à intervenir pendant au moins 90 jours.

Si nous constatons que cette résistance est effectivement permanente, il nous faudra raisonner de façon tout à fait différente. Les gouvernements devront trouver d'autres solutions pour permettre aux transporteurs aériens de continuer à évoluer dans un environnement où les actifs et les personnes qu'ils transportent représentent une grande valeur. Les assurances concernent les cellules, les moteurs et les passagers. Nous n'avons pas encore de réponse, mais les gouvernements du monde entier doivent se réunir et essayer de régler cette question de façon collective, plutôt que de le faire chacun de leur côté.

**Le sénateur Oliver:** Je suppose que l'armée peut être exclue de ce régime. Si un civil, voyageant à bord d'un avion du MDN subit des blessures, comment pourra-t-il réclamer un dédommagement à cause d'une négligence de la part du MDN?

**Mme Dufour:** Le MDN est toujours assuré de façon indépendante par le gouvernement du Canada. Nous assurons le personnel militaire qui vole sur des appareils militaires. C'est le cas depuis les tous débuts. Je répète que le MDN continue à demander de ne pas être soumis à ce régime et c'est son propre régime qui s'applique. Celui-ci interviendra en cas d'accident militaire.

**Le sénateur Callbeck:** Dans votre présentation, vous avez parlé d'un régime à deux niveaux. Vous avez dit que les passagers pourront choisir le pays où ils entameront des poursuites. Est-ce que cela signifie qu'ils pourront choisir entre le pays où l'accident s'est produit et celui où ils résident?

**Mme Dufour:** Oui.

**Le sénateur Callbeck:** Un passager ne peut pas choisir n'importe quel pays.

**Mme Dufour:** Je ne pense pas qu'il soit question de permettre aux gens de faire le tour du monde pour trouver le meilleur système juridique mais, dans le passé, il n'était possible d'entamer des poursuites que dans le pays où l'avion était enregistré. Ainsi, si vous aviez eu un accident avec «Air Slobovie», vous ne pouviez déposer de réclamation qu'en Slobovie, ce qui n'était ni équitable ni efficace pour vous. Aujourd'hui, un résident canadien peut se tourner contre Air Slobovie, mais au Canada.



**Senator Callbeck:** What about lost luggage? Does this in any way change the liability for lost luggage?

**Ms Dufour:** The rules for lost luggage are in an air carriers' terms and conditions of carriage. There is a separate set of regulations which are national and which require carriers to have terms and conditions which include what they do with lost luggage, along with bumping and other things that irritate passengers.

The handling of cargo is partially covered here. Parts of the Guadalajara and Montreal Conventions dealt with baggage, and they continue to apply, but in practical terms the terms and conditions of a carrier's tariff would cover that. Some carriers may offer \$600 for lost luggage; some carriers may offer nothing.

Madam Sénécal, as a carrier representative, may be able to speak more specifically about how ATAC carriers deal with baggage in Canada.

**Senator Adams:** The taxpayers of Canada have paid close to \$70 million in relation to the crash of Swissair Flight 101, although that aircraft came from another country. If a terrorism attack occurs here in Canada, can the air carrier's country be held responsible, or is it only the insurance company?

**Ms Dufour:** If a Canadian is on a U.S. flight — for us, that is an international flight because it goes in and out of Canada — the passenger has an insurance relationship with the carrier for that plane. The passenger's family would be able to make a claim against that carrier either in the U.S. or in Canada. There would be a direct relationship with the air carrier.

This is about if you end up having to make a claim when you are not satisfied with what you have been offered under the terms that were written into your contract of carriage. The rules of how they will treat you will be written on the back of an international ticket. Your ticket is your contract of carriage. It includes your baggage insurance, Senator Callbeck.

**Senator Adams:** What is the liability if there is property damage on the ground when a plane crashes? What if it kills someone? Is it still the same insurer?

**Ms Dufour:** Yes, it is still in relation to the carrier. It may be a different part of the insurance policy, because this is carriage. Damage on the ground and damage to persons on the ground is not the same as loss of life while flying or as a result of having actually bought a ticket and boarded a plane. The person on the ground or the property owner on the ground does not have a contract of carriage, but the carrier has coverage for those kinds of incidents.

**Senator Adams:** When you fly over a city you fly over lots of buildings. If an aircraft that crashed into it destroys a building, would that be part of it?

**Le sénateur Callbeck:** Et les bagages perdus? Va-t-il y avoir des changements sur le plan de la responsabilité à ce titre?

**Mme Dufour:** Les règles pour les bagages perdus font parties des modalités stipulées par le transporteur aérien. Il existe des règlements nationaux distincts qui exigent que les transporteurs doivent énoncer les modalités de traitement des bagages perdus ainsi que les conditions relatives aux refoulements et aux autres irritants pour les passagers.

La manutention du fret est partiellement visée. Des parties de la Convention de Guadalajara et de la Convention de Montréal concernent le transport des bagages et continueront de s'appliquer. Cependant, sur le plan pratique, ce sont les modalités relatives au tarif des transporteurs qui viseront ces aspects. Certains transporteurs offrent jusqu'à 600 \$ pour bagages perdus et d'autres n'offrent rien du tout.

Mme Sénécal, en qualité de représentante d'un transporteur, pourra sans doute vous parler de façon plus précise des règles concernant les bagages au Canada pour les transporteurs membres de l'ATAC.

**Le sénateur Adams:** Les contribuables canadiens ont payé près de 70 millions de dollars à l'occasion de l'accident du vol 101 de Swissair, bien que cet appareil ait été enregistré dans un autre pays. Si une attaque terroriste devait se produire ici au Canada, le pays du transporteur aérien serait-il responsable ou serait-ce uniquement la compagnie d'assurances?

**Mme Dufour:** Un passager canadien empruntant un vol américain — et pour nous il s'agirait automatiquement d'un vol international parce qu'il se déroulerait au moins en partie hors de nos frontières — bénéficierait de l'assurance du transporteur pour l'avion en question. La famille du passager pourrait demander à être indemnisée par le transporteur aux États-Unis ou au Canada. Il y aurait un lien direct avec le transporteur aérien.

C'est à peu près ainsi que ça se passe si, après avoir déposé une demande de dédommagement, vous n'êtes pas satisfait des conditions qui vous sont offertes en vertu des conditions énoncées dans votre contrat de transport. Les règles régissant la façon dont vous êtes traité sont énoncées à l'endos de votre billet international qui constitue votre contrat de transport. C'est celui-ci, sénateur Callbeck, qui inclut votre assurance-bagage.

**Le sénateur Adams:** Qu'advient-il de la responsabilité pour les dommages à la propriété au sol en cas d'un écrasement d'avion? Et si quelqu'un est tué? Est-ce le même assureur qui doit intervenir?

**Mme Dufour:** Oui, cela dépend toujours de l'assureur. Il peut s'agir d'une partie différente de la police d'assurance, parce qu'il s'agit d'un transport aérien. Les dommages au sol et les dommages aux personnes au sol ne sont pas la même chose que les pertes de vie des personnes à bord, comme celles qui ont acheté un billet. Les personnes ou les propriétaires au sol ne disposent pas d'un contrat de transport, mais le transporteur est assuré pour ce genre d'accidents.

**Le sénateur Adams:** Quand vous survolez une ville ou un groupe de bâtiments et qu'un avion s'écrase et détruit des constructions, est-ce que cela en fait partie?

**Ms Dufour:** Not really. This is about being in an accident while you are a passenger in an aircraft. If an aircraft runs into something on the ground, there is one relationship between the passengers and the airplane and the operator of the aircraft, and there is a different insurance relationship between the building owner and the people on the ground.

[Translation]

**Senator Gill:** You said that the Montreal Convention would not be complete for three years. The government has acted on an ad hoc basis, but three years from now, companies will have become involved and gone bankrupt, and insurance companies will have stopped insuring national and international air carriers. Premiums will have increased so much that the aviation companies will not be able to continue operating or the cost of tickets will be exorbitant. Companies have to cover their expenses. Have transitional measures been provided? Everyone is affected by this situation — the international, national and local companies as much as the regional ones.

**Ms Dufour:** We have to realize that it is on the international level and that current fears are related to acts of terrorism.

Aside from that, the airline companies, of their own accord, have acquired the level of undertaking to insure that is in the Montreal Convention. The large companies were already there and offering the level of coverage laid down. We are attempting to formalize the obligation in Canada first, because we want to be party to a convention that has full force of law.

Concerning the other aspect, obviously we are living in uncertain times. The governments of all countries should work together to see what can be done with this area of insurance if the big insurers and reinsurers do not regain their confidence that this is an area — once their current fears have been allayed — worth insuring.

For a certain category of insurers, it is a matter of risk management. It may be less true that, between Sept-Îles and Montreal, there are as many risks as between Heathrow and Boston-New York at present. There is a certain relativity.

The insurers have not said they were not doing anything anymore. They have said there are circumstances in which the demand on insurers' resources is so excessive that they no longer wish to get involved. That is where the governments have to come in.

**Senator Gill:** This nevertheless affects the domestic situation. Are you sure that in the next two or three years the companies will survive and will continue to give essential services because, sometimes, there are not any other means of transportation. We should provide for a solution in case your prediction is not accurate.

**Ms Dufour:** Incidents have reminded us how governments have to be ready in the circumstances. I must say that the current government took some action demonstrating that the public interest is that there will be air transportation serving Canada

**Mme Dufour:** Pas vraiment. Il est question des accidents concernant les passagers. Quand un avion s'écrase au sol, il y a une relation entre les passagers, l'avion et l'exploitant de l'appareil, mais il existe une assurance différente pour couvrir les dommages aux propriétés et aux gens au sol.

[Français]

**Le sénateur Gill:** Vous disiez que la Convention de Montréal ne sera pas complétée avant trois ans. Il y a eu des interventions ponctuelles gouvernementales, mais d'ici trois ans, les compagnies interviendront, feront banqueroute et des compagnies d'assurances cesseront d'assurer les transporteurs aériens nationaux et internationaux. Les primes augmenteront tellement que les compagnies d'aviation ne pourront pas continuer à travailler ou bien le coût des billets sera exorbitant. Les compagnies doivent faire leurs frais. A-t-on prévu des mesures transitoires? Tout le monde souffre de cette situation tant les compagnies internationales, nationales, locales que régionales.

**Mme Dufour:** Il faut s'entendre que c'est sur le volet international et que les craintes actuelles ont affaire avec les actes de terrorisme.

Cela mis à part, les compagnies aériennes, de leur propre chef, ont déjà atteint le niveau de promesse d'assurance qui est dans la Convention de Montréal. Les grandes compagnies étaient déjà là et offraient le niveau de couverture prévue. Nous tentons de formaliser l'obligation au Canada d'abord, parce qu'on veut être membre d'une convention pleinement en vigueur.

Concernant l'autre volet, il est évident que nous vivons dans une période incertaine. Les gouvernements de tous les pays devront se concerter pour voir ce qu'on fera avec ce secteur de l'assurance si les grands assureurs et réassureurs ne redeviennent pas confiants qu'il s'agit d'un secteur — quand les peurs actuelles se dissiperont — valable à assurer.

Pour une certaine catégorie d'assureurs, il est question de gérer le risque. C'est peut-être moins vrai qu'entre Sept-Îles et Montréal, il y a autant de risques qu'entre le Heathrow et Boston-New York en ce moment. Il y a une certaine relativité.

Les assureurs n'ont pas dit qu'ils ne faisaient plus rien. Ils ont dit qu'il y a des circonstances dans lesquelles l'appel sur les ressources des assureurs est tellement outré, qu'ils ne veulent plus embarquer. C'est là où les gouvernements doivent se concerter.

**Le sénateur Gill:** Cela a des incidences sur le plan domestique qu'on le veuille ou non. Êtes-vous confiante que d'ici deux ou trois ans les compagnies survivront et continueront à donner des services essentiels parce que dans certaines occasions, il n'y a pas d'autres moyens de transport. On devrait prévoir une solution au cas où votre prévision s'avérerait inexacte.

**Mme Dufour:** Les incidents nous ont fait un rappel sur la façon dont les gouvernements doivent être prêts dans les circonstances. Je dois vous dire que le gouvernement actuel a posé des gestes qui démontrent que l'intérêt public est qu'il y aura un transport aérien



adequately. Compensation has been provided for some losses and events are being followed very closely.

[English]

**Senator Finestone:** Why was the United States so prompt in signing the Montreal Convention? I recognize that they did have their own system. What do you think accounts for their desire to be part of the team so quickly?

**Ms Dufour:** This is a personal view since I cannot speak on behalf of the Government of the United States, but their industry was so far ahead of the international conventions on insurance that they felt that they were not served by being members of some of the earlier versions, even those we talked about two years ago.

**Senator Finestone:** Are you referring to the \$135,000?

**Ms Dufour:** Yes. They were offering higher amounts long before the international community was moving to that. Their large airlines were way ahead of that.

**Senator Finestone:** In signing on, they signed at \$135,000 per person. Is it if that person is injured or killed?

**Ms Dufour:** They have signed on to the concept that this includes unlimited liability. It is a regime that is completely compatible with where they wanted to be. They were proponents of the idea that there be a convention to catch up with where the international carrier community had been for a number of years.

**Senator Finestone:** Is there a limit to the liability above and beyond the \$135,000, or do you then have to go to the courts? Is that being used as a disincentive to go to the courts, which is more expensive?

**Ms Dufour:** I am not quite sure that is how it works.

**Senator Finestone:** How does it work?

**Ms Dufour:** I have never processed an insurance claim for a carrier. I would not be able to explain it. However, I think Madam Sénécal may be able to help you. It is their day-to-day business.

We have few examples of instances where you can make a call of this magnitude on a carrier. We do not want to have them.

**Senator Finestone:** No, of course not.

**Ms Dufour:** It is not something about which everyone will say, "I remember," and so on. I think the last Canadian carrier incident was in Cincinnati a long time ago. There was a burned air hull and some loss of passengers by a Canadian carrier. No other Canadian carrier has ever faced the issue you are raising.

**Senator Finestone:** What about the criteria required to claim a higher amount? If you are a big earner and you are caught in a

qui dessert la population correctement au Canada. On a fourni des compensations pour les pertes ponctuelles et on suit de très près les événements.

[Traduction]

**Le sénateur Finestone:** Pourquoi les États-Unis ont-ils signé aussi rapidement la Convention de Montréal? Je sais qu'ils ont leur propre système. Comment expliquez-vous leur désir de se joindre au groupe aussi rapidement?

**Mme Dufour:** Je vais exprimer un point de vue personnel, car je ne peux parler au nom du gouvernement des États-Unis. Je crois que son industrie avait tellement d'avance dans le domaine des conventions internationales en matière d'assurance qu'elle estimait ne pas être bien servie par les conventions antérieures, même pas par celles qui datent de deux ans.

**Le sénateur Finestone:** Vous parlez de la limite des 135 000 \$?

**Mme Dufour:** Oui. Les Américains offraient des montants supérieurs bien avant que la communauté internationale opte pour cette formule. Les grandes compagnies aériennes avaient déjà de l'avance.

**Le sénateur Finestone:** En signant, les compagnies consentent une assurance de 135 000 \$ par personne. Est-ce en cas de blessures ou de décès?

**Mme Dufour:** Les compagnies adhèrent au principe de la responsabilité illimitée. Ce régime est tout à fait compatible avec ce qu'elles désiraient. Elles étaient favorables à l'idée d'une convention reprenant ce que les transporteurs internationaux offraient déjà depuis plusieurs années.

**Le sénateur Finestone:** Y a-t-il une limite de responsabilité au-delà des 135 000 \$ ou faut-il alors se rendre devant les tribunaux? Est-ce une façon de décourager les gens de se pourvoir en justice, car la formule est plus coûteuse?

**Mme Dufour:** Je ne sais pas exactement comment les choses fonctionnent.

**Le sénateur Finestone:** Comment fonctionnent-elles?

**Mme Dufour:** Je ne me suis jamais occupée de déclarations de sinistre pour un transporteur. Je ne serais pas capable de vous l'expliquer. En revanche, Mme Sénécal devrait pouvoir vous aider. Elle fait cela tous les jours.

Nous n'avons eu que très peu d'exemples de sinistres d'une telle ampleur. Nous ne voulons pas que cela arrive.

**Le sénateur Finestone:** Bien sûr que non.

**Mme Dufour:** Il ne s'agit pas du genre d'événement à propos duquel les gens se disent: «Je me souviens». Je crois que le dernier accident de transporteur aérien est arrivé à Cincinnati, il y a très longtemps. La cellule avait brûlé et des passagers étaient morts. Je crois qu'aucune autre compagnie aérienne canadienne n'a eu à faire face au genre de problème que vous venez de soulever.

**Le sénateur Finestone:** Parlons des critères exigés pour le dépôt d'une réclamation supérieure au montant prévu. Si vous

terrible situation like that, \$135,000 will not cover your annual income.

**Ms Dufour:** Presumably, that is part of the negotiations with your family and the carrier.

**Senator Finestone:** With the carrier or the court?

**Ms Dufour:** It depends on whether the carrier arrives at a settlement with all of the families of the passengers on board, or whether there is litigation.

**Senator Finestone:** You said 67 states have already signed the Montreal Convention; is that accurate?

**Ms Dufour:** Yes. There is a list in your book.

**Senator Finestone:** However, only 11 have ratified. Is that accurate?

**Ms Dufour:** Yes.

**Senator Finestone:** Will it go into effect with a low number of ratifications like that? What number of ratifications is required to make it operative?

**Ms Dufour:** It requires 30 signatories. However, it is important to understand that the signatories can agree among themselves to operate at the level of the Montreal Convention without the convention being ratified. What it means, though, is that they cannot oblige the carriers that have not ratified to operate in the unlimited regime. Those who are still working on the Warsaw Convention levels will interrelate with Canada at that level. You go down to the lower of the two. The big countries are all operating at the levels of Montreal Convention 1999 now.

**Senator Finestone:** What is the point of ratifying, then?

**Ms Dufour:** Because we want to turn it into a global convention so that the world works to that standard, not to the 1929 plus-plus standard, but the 1999 standard. The objective here is related to passengers.

**Senator Finestone:** Earlier, our committee studied the situation involving Air Canada and Canadian. Air Canada was with Star Alliance and Canadian was with One World. Does that make any difference at all in the search for people to sign on? Does it have anything to do with that?

**Ms Dufour:** No. The difference is that governments, on behalf of their citizens, adhere to this convention. The carriers operate at the level that their state has signed on to or at a level above that, which is the choice of a number of airlines whose countries have not ratified. It is the difference between what governments are saying is the baseline and what carriers are prepared to operate.

gagnez beaucoup d'argent et que vous vous retrouvez dans une situation terrible, il est possible que 135 000 \$ ne couvriront pas votre revenu annuel.

**Mme Dufour:** On peut dire que cela ferait partie des négociations entre votre famille et le transporteur.

**Le sénateur Finestone:** À ce moment-là, le transporteur serait poursuivi en justice?

**Mme Dufour:** Ça dépend. Le transporteur pourra vouloir régler hors cour avec les familles des passagers ou décider d'aller en procès.

**Le sénateur Finestone:** Vous avez dit que 67 pays ont déjà signé la Convention de Montréal. C'est cela?

**Mme Dufour:** Oui. Vous en avez la liste dans votre documentation.

**Le sénateur Finestone:** Mais que 11 seulement l'ont ratifiée. C'est également vrai?

**Mme Dufour:** Oui.

**Le sénateur Finestone:** La convention va-t-elle entrer en vigueur malgré ce faible nombre de ratifications? Combien de pays devront ratifier la convention pour qu'elle entre effectivement en vigueur?

**Mme Dufour:** Trente devront la signer. Cependant, il faut comprendre que les signataires pourront s'entendre entre eux pour appliquer les dispositions de la Convention de Montréal sans que celle-ci soit nécessairement ratifiée. Autrement dit, elles ne pourront pas obliger les transporteurs des pays n'ayant pas ratifié cette convention à en appliquer le régime. Ceux qui continuent de fonctionner en vertu de la Convention de Varsovie devront être traités au Canada en conséquence. On passe automatiquement au plus bas des deux niveaux d'exigences. Les grands pays appliquent déjà la Convention de Montréal de 1999.

**Le sénateur Finestone:** Alors, à quoi sert-il de la ratifier?

**Mme Dufour:** Parce que nous voulons la transformer en convention véritablement internationale pour que le monde applique les normes qu'elle énonce, non plus les normes améliorées de 1929, mais bien celles de 1999. L'objectif est de mieux servir les passagers.

**Le sénateur Finestone:** Avant cela, notre comité a étudié la situation concernant Air Canada et les Lignes Canadien International. Air Canada faisait partie de Star Alliance et Canadien de One World. Cette différence d'affiliation a-t-elle un effet sur la manière dont les gens vont signer? Est-ce que ça a quelque chose à voir là-dedans?

**Mme Dufour:** Non. La différence, c'est que les gouvernements, au nom de leurs citoyens, appliquent cette convention. Les transporteurs fonctionnent au niveau auquel leur pays de rattachement a adhéré ou au niveau supérieur, ce qu'ont décidé de faire plusieurs compagnies aériennes de pays qui n'ont pas encore ratifié la convention. C'est la différence entre la position des différents gouvernements et ce que les transporteurs sont prêts à faire qui importe.



**Senator Finestone:** This has happened to many of us around this table. Say you were planning to take a plane at a certain hour. Unfortunately, your responsibilities delay you and you miss the plane and you travel with another airline. Say I had an Air Canada ticket but I ended up on a WestJet flight. Let's also suppose that, unfortunately, that airline has an accident. Since I had a ticket that was transferred to a different airline, would I still be covered?

**Ms Dufour:** If you were flying in Canada, this would not cover you at all. This is not about domestic carriage.

**Senator Finestone:** Does it apply only to international flights?

**Ms Dufour:** Yes.

**Senator Callbeck:** My question is about international flights. What is the difference in the liability between domestic and international? We know now what it is for international flights. Is that a question to ask you?

**Ms Dufour:** I do not know the answer. I think that ATAC will be able to answer that. We only create an obligation that there be an insurance regime. As a government, we do not establish the levels of the regime. That is a commercial arrangement. It is driven by the value of the aircraft involved, and the entire operation that the insurance industry is supporting and assuming risk upon.

[Translation]

**The Chairman:** We thank Ms Dufour, Mr. Lee and Mr. Gautier for their explanations and we will continue our examination of bill S-33.

[English]

I have just been informed that there is to be a vote in the Senate chamber. We will suspend the meeting and return after the vote.

The committee resumed at 6:59 p.m.

**The Chairman:** I would welcome the officials from ATAC, the Air Transport Association of Canada, to our review of Bill S-33. As the representative of the air carriers, your views are important to us as we consider these amendments to the Carriage by Air Act.

We are told that you were involved in the development of the Montreal Convention. We understand that you are generally in favour of the convention and wish to see Bill S-33 passed. Now is your opportunity to let us know if you have any concerns.

Welcome to our committee. Please proceed.

**Mr. J.C. (Cliff) Mackay, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada:** We are very pleased to have been invited to testify here tonight.

**Le sénateur Finestone:** Je vais vous donner un exemple qui est arrivé à plusieurs d'entre nous autour de cette table. Supposons que vous envisagez de prendre un avion à une certaine heure. Malheureusement, à cause de vos responsabilités, vous êtes en retard, vous manquez l'avion et vous devez prendre une autre compagnie. Supposons que j'ai un billet d'Air Canada mais que je finisse sur un vol de WestJet. Supposons aussi que, malheureusement, ce vol a un accident. Est-ce que je suis toujours assurée, même si mon billet a été transféré sur une compagnie différente?

**Mme Dufour:** Si vous volez au Canada, vous ne serez plus assurée du tout. Cette règle ne s'applique pas aux transporteurs intérieurs.

**Le sénateur Finestone:** Est-ce qu'elle s'applique aux vols internationaux?

**Mme Dufour:** Oui.

**Le sénateur Callbeck:** Ma question concerne justement les vols internationaux. Quelle est la différence de responsabilité entre les vols intérieurs et les vols internationaux? Nous savons ce qu'il en est des vols internationaux. Est-ce une question que je dois vous poser?

**Mme Dufour:** Je ne peux pas vous répondre. Je pense que l'ATAC sera mieux en mesure de le faire que moi. Nous ne faisons qu'imposer un régime d'assurance. En tant que gouvernement, nous n'établissons pas de niveau pour le régime. Cela découle d'arrangements commerciaux. Cela dépend de la valeur de l'avion et de celle de l'opération commerciale assurée, valeurs pour lesquelles les compagnies d'assurances assument le risque.

[Français]

**La présidente:** Nous remercions Mme Dufour, M. Lee et M. Gautier pour leurs explications et nous poursuivrons notre étude du projet de loi S-33.

[Traduction]

Je viens juste d'apprendre qu'il y a un vote au Sénat. Nous allons devoir suspendre la réunion que nous reprendrons après le vote.

Le comité reprend à 18 h 59.

**La présidente:** Je vais à présent accueillir les représentants de l'ATAC, c'est-à-dire l'Association du transport aérien du Canada, qui vont participer à notre étude du projet de loi S-33. Nous estimons que votre point de vue est important dans le genre d'amendement que nous allons apporter à la Loi sur le transport aérien, étant donné que vous représentez les transporteurs.

On nous dit que vous avez participé à l'élaboration de la Convention de Montréal. Je crois savoir, par ailleurs, que vous êtes généralement favorable à cette convention et que vous désirez que le projet de loi S-33 soit adopté. Vous avez maintenant la possibilité de nous faire part de vos éventuelles réserves.

Bienvenue à notre comité. Je vous en prie, allez-y.

**M. J.C. (Cliff) MacKay, président et président-directeur général, Association du transport aérien du Canada:** Nous nous réjouissons d'avoir été invités à témoigner devant vous ce soir.

You are correct, Madam Chair. This proposed legislation that is very important for the industry.

I would like to introduce my colleague, Ms Sénécal. She is an expert in this area. Her day job is assistant general counsel for litigation for Air Canada. She is very involved in these sorts of issues, not only in Canada but around the world. I am pleased that she has been able to be with us to make a presentation and to answer questions. Without further ado, I turn it over to Ms Sénécal.

[Translation]

**Ms Louise-Hélène Sénécal, Assistant General Counsel, Air Transport Association of Canada:** On behalf of the Air Transport Association of Canada, we are honoured by the invitation you have made us to present our position respecting Bill S-33 to amend the Carriage by Air Act and to further the Convention on the unification of certain rules respecting international air transport, by incorporating the Montreal Convention, adopted in Montreal on May 28, 1999.

[English]

I am before you as a member of ATAC's legal committee. I am also assistant general counsel, litigation, for Air Canada. I am responsible for all Air Canada litigation across the world. The general claims department also reports to me. They handle the claims for bodily injury, damage to property, and damage or delay to cargo.

The opinions voiced by the undersigned are made on behalf of ATAC today and do not necessarily reflect the opinions of individual airline members of our association.

[Translation]

I am particularly interested in this legislation, having had the honour of being part of the Canadian delegation to the ICAO in connection with the Montreal Convention. Actually, representatives of three airline companies had been invited to take part as technical support for the Canadian negotiating team masterfully led by Gilles Lauzon from Justice Canada and skillfully assisted by Elizabeth MacNab from Transport Canada.

As a privileged observer, I can affirm that the Montreal Convention would never have seen the light of day without the unflagging efforts of these two individuals who, with their diplomacy, thorough legal knowledge, writing skills and credibility, were key contributors to the consensus reached among the various nations with often divergent interests.

[English]

I would thank the Canadian government for providing my colleagues and me with this unique opportunity to participate in writing a page in the history of international air transportation law.

Vous avez tout à fait raison, madame la présidente, ce projet de loi est très important pour l'industrie.

Je vais vous présenter ma collègue, Mme Sénécal, qui est spécialisée dans ce domaine. En dehors de son travail à l'Association, elle s'occupe du contentieux à Air Canada. Elle a travaillé sur toutes sortes de dossiers, pas uniquement au Canada mais dans le reste du monde également. Je suis très heureux qu'elle ait pu nous accompagner pour vous faire un exposé et répondre à vos questions. Je l'invite d'ailleurs à prendre la parole sans plus attendre.

[Français]

**Mme Louise-Hélène Sénécal, avocate générale adjointe, Association du transport aérien du Canada:** Au nom de l'Association du transport aérien du Canada, nous sommes honorés de l'invitation que vous nous faites de vous présenter notre position quant au projet de loi S-33 modifiant la Loi sur le transport aérien et visant à donner suite à la Convention sur l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, en y incorporant la Convention de Montréal, adoptée à Montréal le 28 mai 1999.

[Traduction]

Je comparais devant vous en qualité de membre du comité juridique de l'ATAC. Je suis aussi avocate générale adjointe, contentieux, à Air Canada. Je suis responsable de tout le contentieux d'Air Canada dans le monde entier. De plus, le service des sinistres généraux relève de moi. Ce service s'occupe des sinistres corporels, des dommages à la propriété et des dommages au fret ou des retards concernant le fret.

Les avis que nous exprimons aujourd'hui sont ceux de l'ATAC qui ne sont pas forcément ceux des différentes compagnies aériennes membres de notre association.

[Français]

Je suis tout particulièrement intéressée à cette législation, ayant eu l'honneur de faire partie de la délégation canadienne à l'OACI pour les fins des travaux sur la Convention de Montréal. En effet, des représentants de trois compagnies aériennes avaient été invités à participer à titre de soutien technique à l'équipe de négociateurs canadiens menée de main de maître par Me Gilles Lauzon de Justice Canada et habilement assisté de Me Elizabeth MacNab de Transport Canada.

À titre d'observatrice privilégiée, je puis affirmer que la Convention de Montréal n'aurait point vu le jour sans le travail inlassable de ces deux personnes qui, de par leur diplomatie, leurs connaissances juridiques approfondies, leur qualité de rédacteur et leur crédibilité, ont été des contributeurs clés au consensus intervenu entre différentes nations aux intérêts souvent divergents.

[Traduction]

Je tiens à remercier le gouvernement du Canada de nous avoir donné, à mes collègues et à moi-même, cette occasion unique de participer à la rédaction d'une page de l'histoire du droit du transport aérien international.



ATAC supports the adoption of this bill. It modernizes a unified liability system that first started in 1929 with the Warsaw Convention. This convention first recognized the international character of air transportation and the need to find a unified system of liability for all international carriage by air. It was only in 1955 that the states met again to try to modify certain provisions; then again in 1961, with the Guadalajara Supplemental Agreement, and in 1975, with Montreal Protocol No. 4. Moreover, in 1995-96, members of IATA, the association which regroups international air carriers and of which Air Canada is a member, met and adopted the Inter-carrier Agreement on Liability, which some carriers, members of IATA, decided to accept contractually and waive the limits of liability.

The difference between the inter-carrier agreement and what is being proposed by the Montreal Convention is that the inter-carrier agreement is a contractual undertaking by the carriers, whereas the Montreal Convention, if adopted, will become law. It will be unified per country. It will not be per carrier. That is the difference.

Why does ATAC believe in the Montreal Convention? First, it purports to unify a liability regime that today could be qualified as patchwork, since certain, though not all, states have ratified the Warsaw Convention. Some have ratified The Hague protocol but may not have ratified the Montreal protocol No. 4.

[Translation]

It incorporates the provisions and commitments undertaken by some air carrier signatories to the inter-carrier agreement, which removes liability limits for bodily injury — including the ultimate bodily injury of death — while keeping, for a certain level of damage, presumptive liability.

These provisions are advantageous to passengers, who may enjoy compensation for bodily injury equivalent to the jurisprudence in the country in which the dispute arises, without falling into the excesses often attributed to our neighbours to the south, who further to civil litigation by jury, grant damages that are more like winning the jackpot than actual compensation.

**The Chairman:** I am sorry, but a vote is taking place in a few minutes in the Senate Chamber and I am going to have to interrupt your presentation.

**Ms Sénécal:** All right.

[English]

When you left for the vote, I was listing the advantages of the Montreal Convention. It simplifies the conditions of the contract of carriage, paving the way for electronic commerce. In 1929, it was the inkwell and the quill. Today we have electronic

L'ATAC est favorable à l'adoption de ce projet de loi. Celui-ci se trouve à moderniser le système de responsabilité unifié qui remonte à 1929, lorsque la Convention de Varsovie a été ratifiée. Celle-ci a d'abord pris acte du caractère international du transport aérien et de la nécessité de mettre sur pied un système unifié de responsabilité pour l'ensemble du transport aérien international. Ce n'est que vers 1955 que les États se sont de nouveau réunis pour modifier certaines dispositions de cette convention, puis qu'ils l'ont fait une autre fois en 1961, à l'occasion de la signature de l'accord supplémentaire de Guadalajara et, enfin, en 1975, avec le Protocole n° 4 de Montréal. En outre, en 1995-1996, les membres de l'IATA, qui est l'association regroupant les transporteurs aériens internationaux et dont Air Canada est membre, se sont réunis pour adopter l'Accord entre transporteurs relatif aux questions de responsabilité que certains membres de l'IATA ont décidé d'accepter par voie de contrat et qui supprime les plafonds de responsabilité.

La différence entre l'Accord entre les transporteurs et ce qui est proposé dans la Convention de Montréal tient au fait que le premier fait intervenir un contrat auquel les transporteurs sont parties, tandis que la Convention de Montréal deviendra loi après son adoption. Elle sera unifiée dans chaque pays. Elle ne le sera pas au niveau des transporteurs et c'est là la différence.

Pourquoi l'ATAC est-elle favorable à la Convention de Montréal? Tout d'abord, parce que cette convention a pour objet d'unifier un régime de responsabilité que nous pourrions aujourd'hui qualifier d'ensemble disparate, certains États seulement ayant ratifié la Convention de Varsovie. Certains ont ratifié le protocole de La Haye mais n'ont pas ratifié le Protocole n° 4 de Montréal.

[Français]

Elle incorpore les dispositions et engagements souscrits par certains transporteurs aériens signataires de l'entente inter-transporteurs, laquelle enlève les limites de responsabilité pour les dommages corporels — qui incluent le dommage corporel ultime qu'est le décès — tout en maintenant, pour un certain niveau de dommages, les présomptions de responsabilité.

Ces dispositions sont à la fois favorables aux passagers, lesquels peuvent bénéficier de dédommagements pour blessures corporelles équivalant à la jurisprudence dans le pays où le litige survient, sans toutefois tomber dans les excès que l'on attribue souvent à nos voisins du sud, qui, suite à des procès civils par jury, octroient des dommages qui s'apparentent plus au gros lot qu'à la compensation réelle.

**La présidente:** Je suis désolée, mais un vote aura lieu dans quelques minutes à la Chambre du Sénat et je vais devoir interrompre votre présentation.

**Mme Sénécal:** D'accord.

[Traduction]

Tout à l'heure, quand vous vous êtes absenté pour aller voter, j'écoutais les avantages de la Convention de Montréal. La convention simplifie les conditions du contrat de transport en pavant la voie pour le commerce électronique. En 1929, on en

commerce and the Internet. It modifies the language to allow for such things.

In the same way, in the carriage of cargo, the Montreal Convention incorporates provisions that allow the replacement of the traditional paper airway bill with electronically supported documentation.

On the passenger side, there are some requirements encouraging countries to adopt legislation similar to that adopted in the United States to assist the families of victims.

[Translation]

Regarding baggage transportation, liability limits are calculated by passenger and not by baggage weight. This method of calculation is the one used by current Canadian carriers for loss and damage occurring during domestic transportation.

This new method would make it possible to standardize systems, at least in Canada. This Convention acknowledges the changing aspect of the economy by incorporating mechanisms to review limits of liability based on fluctuations in the cost of living. This will prevent having to wait almost 60 years before being able to revise the limits imposed in another era.

Another element that is important is the addition of another jurisdiction; the Warsaw Convention provided for only certain places where people could take legal action. The passenger's place of residence was not one of them. It was the carrier's residence, where its main place of business was, the place where the contract of carriage was drafted or the destination of the flight concerned. These were the four jurisdictions.

Now, further to the Montreal Convention, a fifth jurisdiction will be introduced, which is not only the passenger's residence, it is the passenger's residence provided the carrier has a place of business or operates flights from this jurisdiction.

This is the main reason why Americans support this new legislation, especially since the Lockerbie incident, in which none of the passengers' families could take action against the U.S.

Thank you again for this invitation, I am available to the Senate committee to answer any questions about this bill or the Warsaw Convention or the legislation.

[English]

**The Chairman:** Is there any variation among your members with regard to the Montreal Convention? Is there a difference between large and small carriers as to how they are regarded?

**Mr. Mackay:** Not in any substantial way. As was already mentioned, this is an international carriage bill. In the Canadian context, you are essentially talking about four, possibly five, companies, and they are all of the same view, namely, that this sort of uniformity is good for them and good for their passengers.

travaillait encore à la plume et à l'encrier. Aujourd'hui, nous donnons dans le commerce électronique et Internet, ce qui se répercute sur le libellé décrivant ce genre de transactions.

Dans la même veine, pour ce qui est du transport de fret, la Convention de Montréal renferme des dispositions qui permettent de remplacer le traditionnel connaissance aérien sur papier par une documentation électronique.

Du côté des passagers, il faut encourager les pays à adopter des lois semblables à celles dont les États-Unis se sont dotés pour aider les familles des victimes.

[Français]

Au niveau du transport de bagages, les limites de responsabilité sont calculées par passager et non plus au poids du bagage. Cette méthode de calcul est celle utilisée par les transporteurs canadiens actuels pour les pertes de dommages survenus lors de transport domestique.

Cette nouvelle méthode permettrait d'uniformiser les systèmes, du moins au Canada. Cette Convention reconnaît l'aspect dynamique de l'économie en incorporant des mécanismes de révision des limites de responsabilité basés sur la fluctuation du coût de la vie. Ceci évitera d'avoir à attendre presque 60 ans avant de réviser les limites imposées à une autre époque.

Un autre des éléments qui est important, c'est l'ajout d'une juridiction additionnelle, la Convention de Varsovie prévoyait seulement certains endroits où les personnes pouvaient poursuivre. La résidence du passager n'était pas un de ces endroits. C'était la résidence du transporteur, là où était son établissement principal, l'endroit où a été rédigé le contrat de transport ou la destination du vol en question. C'étaient les quatre juridictions.

Maintenant, suite à la Convention de Montréal, il y aurait l'introduction d'une cinquième juridiction qui n'est pas seulement la résidence du passager, c'est la résidence du passager pourvu que le transporteur un établissement ou opère des vols à partir de cette juridiction.

C'est la raison principale pourquoi les Américains appuient cette nouvelle législation, surtout depuis l'accident de Lockerbie où aucune des familles des passagers ne pouvaient poursuivre aux États-Unis.

Je vous remercie encore de cette invitation, je suis à la disposition du comité sénatorial pour répondre à toute question relative à ce projet de loi ou à la convention de Varsovie ou la législation.

[Traduction]

**La présidente:** Y a-t-il des écarts entre les membres de votre association en ce qui concerne l'application de la Convention de Montréal? Y a-t-il des différences entre les petits et les grands transporteurs dans la façon dont ils sont traités par cette convention?

**M. MacKay:** Ils ne sont pas importants. Comme je le disais, il s'agit d'un projet de loi sur le transport international. Dans le contexte canadien, on parle essentiellement de quatre et peut-être de cinq compagnies qui partagent toutes le même point de vue à cet égard, autrement dit qui sont favorables à ce genre



**The Chairman:** Do you believe that unlimited liability could result in a significant increase in insurance premiums for air carriers?

**Ms Sénécal:** No. We had elaborated on that before supporting and going forward with the Inter-carrier Agreement on Liability, in which, personally, the carriers waived their liability. Air Canada is a signatory to the Inter-carrier Agreement on Liability of 1995-96.

Litigation costs in this type of situation are high. The limits were so low that the money was being spent in debating whether there was gross negligence or wilful misconduct, because only after that had been established could the limits be lifted. Therefore, there were endless trials by the lawyers for the passengers or lawyers for the cargo, to demonstrate that there was gross negligence. They would examine every mechanical record. It is an advantage to both the carrier and the passenger not to go through that process. That is why there is a presumed liability when an accident occurs on board an aircraft or in the process of embarking or disembarking.

[Translation]

**The Chairman:** Does the possibility of unlimited liability carry a risk of bankruptcy for an air carrier? Can this be avoided with adequate insurance? Will such insurance not be very expensive for carriers to assume?

**Ms Sénécal:** The insurers determined that removing the liability limit did not change overall liability very much. It should also be recalled that we are talking here about bodily injury or death; we are talking about damage to cargo, damage to baggage and delays. It is not the aircraft that is a different liability. This is not about damage like the incidents or events of September 11: this would only be for the people in the plane, this would not be the people who were in the tower. This is the "war risk" we are talking about. There are two types of coverage. We are only talking about people who are passengers or who have accidents "in the process of embarking or disembarking the aircraft."

[English]

**Senator Oliver:** I am interested in limited liability insurance. You mentioned that one of the problems in the past was the cost of litigation. In this new regime, is there any provision for mediation or arbitration as a way of resolving disputes when a person is injured or there has been death, without having to go to the courts?

**Ms Sénécal:** No specific provision calls for that, but if litigation occurs, it is done in the different courts of the different jurisdictions. In most Canadian, American and British courts, there are procedures that require mandatory mediation. Things are developing in that direction in law. As head of litigation, I have the mandate from our insurers to handle the cases. I do not want to pay large fees. The avenue of mediation is better for everyone.

d'uniformité qu'elles estiment très bien pour elles-mêmes et pour les passagers.

**La présidente:** Croyez-vous que la responsabilité illimitée pourrait donner lieu à une augmentation sensible des primes d'assurance des transporteurs aériens?

**Mme Sénécal:** Non. Nous avons réfléchi à tout cela avant d'appuyer l'Accord entre transporteurs relatif aux questions de responsabilité en fonction duquel les transporteurs ont renoncé à leur limite de responsabilité. Air Canada est signataire de cet accord qui remonte à 1995-1996.

Les coûts de contentieux dans ce genre de situation sont très élevés. Les limites sont tellement basses que l'argent sert à déterminer s'il y a eu négligence grave ou faute intentionnelle car ce n'est qu'une fois cela déterminé que les limites peuvent être retirées. On a ainsi assisté à des procès à n'en plus finir entrepris par les avocats représentant des passagers ou des expéditeurs qui voulaient démontrer qu'il y avait eu négligence grave. Ils pouvaient examiner tous les dossiers mécaniques. Il est intéressant pour le transporteur et pour le passager de ne pas avoir à se soumettre à un tel processus. Voilà pourquoi on suppose un certain niveau de responsabilité en cas d'accident à bord ou lors de l'embarquement ou du débarquement.

[Français]

**La présidente:** Est-ce que l'éventualité d'une responsabilité illimitée comporte un risque de faillite pour un transport aérien? Est-ce que cela peut être évité au moyen d'une assurance adéquate? Une telle assurance ne sera-t-elle pas elle-même très coûteuse à assumer de la part du transporteur?

**Mme Sénécal:** Les assureurs avaient établi qu'en enlevant la limite de responsabilité cela ne changeait pas énormément la responsabilité générale. Il faut aussi se rappeler qu'on parle ici de dommages de la personne ou décès; on parle de dommages à du fret, dommages à des bagages ou à des délais. Ce n'est pas l'appareil qui est une responsabilité différente. Cela ne parle pas des dommages comme dans les incidents ou des événements tels ceux du 11 septembre: ce ne serait que pour les personnes dans l'avion, ce ne seraient pas les gens qui étaient dans la tour. C'est le «war risk» dont on parle. C'est deux couvertures. On ne parle ici que des gens qui sont passagers ou qui ont des accidents «in the process of embarking or disembarking the aircraft».

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Je m'intéresse à l'assurance responsabilité limitée. Vous avez dit que, dans le passé, le coût des poursuites a fait problème. Dans le cadre de ce nouveau régime, existe-t-il des dispositions prévoyant la médiation ou l'arbitrage pour résoudre les différends quand quelqu'un est blessé ou qu'il y a eu mort d'homme, sans qu'il soit nécessaire de se présenter devant les tribunaux?

**Mme Sénécal:** Aucune disposition ne le prévoit, mais en cas de poursuite en justice, ce sont les différents tribunaux de différents ressorts qui interviennent. Dans la plupart des tribunaux canadiens, américains et britanniques, il existe une procédure de médiation obligatoire. Dans le domaine du droit, les choses vont en ce sens. En ma qualité de responsable du service du contentieux, j'ai pour mandat de nos assureurs de m'occuper de

People do not feel bitter. They need not wash their dirty laundry in public. They need not disclose every minute detail of the passenger in open court. We favour mediation when possible.

**Senator Oliver:** I am aware of that. Would there have been any advantage to including in the legislation a provision strongly encouraging mediation and arbitration as a way of speeding up the process and of reducing costs?

**Ms Sénécal:** It could have been included. It was not discussed in the convention. However, I can assure you that in Canada and in the United States, where most of the litigation is concentrated, it exists. The different provincial courts that administer the judicial system have established these processes.

There is one provision, however, that requires carriers, in the case of major accidents, to make advance payment to the families of the victims.

**Senator Oliver:** Swissair did that.

**Ms Sénécal:** Swissair did it on a voluntary basis. Some carriers have adopted that as a process in their emergency response. I am not sure whether EgyptAir made advance payments.

**Senator Oliver:** I know that you were in the room when I asked questions of our other witnesses. I would like to have your view on the main question that I was asking.

Let's say a Canadian carrier is carrying Canadian passengers to Europe, and there is negligence and passengers are injured and killed. Let's say that the total amount of the lawsuit is \$200 million. Let's say that the air carrier had insurance, and the insurance policy had certain exclusion clauses in it and they denied coverage on the basis of those certain exclusions.

Under this legislation, in order to protect passengers from possible injuries and death, should our carriers not be self-insuring or setting aside a capital sum sufficient to respond to a claim in the event the insurer denies liability?

**Ms Sénécal:** We carry between \$1 billion and \$2 billion insurance for our general coverage. That is our general obligation as a carrier. The liability and the unlimited liability are based on per passenger. The two-tier system that we explained is based on per passenger. The first \$150,000, which I calculated, represents the Special drawing rights. The calculation used is based on the gold franc conversion; but you do not want to know that. As a quick calculation, \$100,000 in Special drawing rights is equivalent to about US\$ 117,000. That is the first element.

There is no need to prove negligence. The fact that there is negligence or even gross negligence does not negate coverage under any of the current aviation insurance.

tous les cas. Je ne veux pas avoir à payer des honoraires mirobolants. La médiation est la meilleure solution pour tous. Il y a moins de ressentiments. Il n'est pas nécessaire de laver son linge sale en famille. Il n'est pas nécessaire de dévoiler tous les menus détails concernant les passagers devant un tribunal public. Dans la mesure du possible, nous favorisons la médiation.

**Le sénateur Oliver:** Je sais. Serait-il intéressant d'inclure dans la loi une disposition encourageant très fortement la médiation et l'arbitrage en tant que façons d'accélérer le processus et de réduire les coûts?

**Mme Sénécal:** Nous aurions pu l'inclure. Nous n'en avons pas parlé dans la convention. Cependant, je puis vous garantir que tel est le cas au Canada et aux États-Unis, c'est-à-dire dans les deux pays où il y a le plus grand nombre de recours en justice. Ici, ce sont les tribunaux provinciaux, chargés d'administrer l'appareil judiciaire, qui ont établi ces procédures.

En revanche, il existe une disposition exigeant que les transporteurs, en cas d'accident majeur, fassent des versements d'avance aux victimes.

**Le sénateur Oliver:** C'est ce qu'a fait Swissair.

**Mme Sénécal:** Swissair l'a fait, mais de façon volontaire. Certains transporteurs ont adopté cette procédure dans le cadre de leurs programmes de réaction d'urgence. Je ne sais pas si EgyptAir l'a fait.

**Le sénateur Oliver:** Je sais que vous étiez présent dans la pièce quand j'ai posé mes questions aux témoins qui vous ont précédée. J'aimerais avoir votre avis sur la même question.

Supposons qu'un transporteur canadien transporte des passagers canadiens en Europe, qu'il y ait négligence de sa part et que ces personnes soient blessées ou tuées. Supposons que la poursuite s'élève en tout à 200 millions de dollars. Supposons aussi que le transporteur aérien ait une assurance, mais que celle-ci, en vertu des clauses d'exclusion de la police, refuse d'assumer la responsabilité financière.

En vertu de cette loi, et afin de dédommager les victimes ou leurs familles, est-ce que nos transporteurs ne devraient pas avoir leur propre assurance et réserver un capital suffisant pour faire face à d'éventuels sinistres advenant que leur assureur rejette la responsabilité?

**Mme Sénécal:** Nous avons une assurance générale de 1 à 2 milliards de dollars. C'est là notre obligation générale en tant que transporteur. La responsabilité et la responsabilité limitée sont fondées sur chaque passager. Le système à deux niveaux que nous vous avons expliqué est fondé sur le passager. Les 150 000 premiers dollars, que j'ai calculés, représentent les droits de tirage spéciaux. Le calcul utilisé est fondé sur la conversion du franc-or, mais vous n'avez pas besoin de le savoir. Un calcul rapide établit que des droits de tirage spéciaux de 100 000 \$ équivalent à peu près à 117 000 \$ américains. Voilà pour le premier élément.

Il n'est pas nécessaire de prouver la négligence. Le fait qu'il y ait négligence ou même négligence grave n'annule pas la couverture en vertu d'une des assurances aéronautiques actuelles.



I have never seen any refusal to cover an accident that falls within the Warsaw regime or the Montreal Convention. It is clear that any accident, any bodily injury occurring on board an aircraft on an international flight or in the process of embarking or disembarking is covered by insurance. There is no doubt about that.

**Senator Oliver:** Let us take a hypothetical passenger, a neurosurgeon, 30 years of age, with a life expectancy of 85 and a family of three. If that passenger dies, would the insurer pay the present value of that claim for general damages?

**Ms Sénécal:** That would be paid by the insurer.

When we look at this legislation we tend to think of plane crashes. However, the everyday implementation of this legislation relates to the briefcase in the overhead bin that falls on a passenger's head. It deals with the runaway cart, the slip and fall, or the passenger who burns a finger when touching the light instead of touching the flight attendant call button. Those are the situations that this legislation covers. They occur on everyday international flights.

**Senator Callbeck:** You mentioned that three Canadian carriers participated in the Montreal Convention. They had no major objections to it.

**Ms Sénécal:** No, they supported it.

**Senator Callbeck:** You told us why you support it and, you mentioned that it would encourage countries to consider legislation such as they have in the U.S. to assist the families of victims.

**Ms Sénécal:** Yes. That is in the Montreal Convention. There is a specific provision encouraging countries to adopt legislation similar to the United States. It does not use the words "similar to the United States," but it means legislation to assist families of victims. One of these is the advance payment of a certain amount of money in the event of a plane crash, regardless of the liability.

**Senator Callbeck:** Is that in the convention?

**Ms Sénécal:** Yes. I can try to give you the exact provision.

**Senator Callbeck:** Were you here when I asked another witness about the difference in liability between domestic flights and international flights?

**Ms Sénécal:** Yes, I was.

**Senator Callbeck:** Could you explain that, please?

**Ms Sénécal:** In domestic transportation, the domestic law applies. In Canada we have two regimes, and they are based on contractual liability. If the passenger resides in Quebec, for instance, then the civil law of contractual liability would apply. Did the carrier fail in its obligations or not? There is no presumed liability. Therefore, the passenger in domestic travel must

Je n'ai jamais vu aucune compagnie refuser de payer pour un accident qui tombe dans le cadre du régime de Varsovie ou de la Convention de Montréal. Il est certain que tout accident, toute blessure corporelle se produisant à bord d'un avion, à l'embarquement ou au débarquement lors d'un vol international est couvert par l'assurance. Cela ne fait aucun doute.

**Le sénateur Oliver:** Prenons un passager hypothétique, un neurochirurgien de 30 ans qui a une espérance de vie de 85 ans et une famille de trois. S'il décède, est-ce que l'assureur va lui payer la valeur de son sinistre pour les dommages généraux?

**Mme Sénécal:** Ce serait payé par l'assureur.

Quand on examine cette loi, on a tendance à ne penser qu'à des écrasements d'avion. Cependant, la mise en oeuvre de cette loi, au quotidien, concerne davantage les malles qui tombent inopinément des rangements supérieurs sur la tête des passagers. Il est plutôt question des dommages qu'occasionne un chariot sur sa lancée ou d'une chute dans un hall ou encore du passager qui se brûle un doigt quand il touche au plafonnier plutôt que d'appuyer sur le bouton d'appel de l'agent de bord. Voilà les situations qui sont visées par cette loi. Elles se produisent tous les jours sur les vols internationaux.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que trois transporteurs canadiens participent à la Convention de Montréal. Ils n'y ont jamais vu de grande objection.

**Mme Sénécal:** Non, ils y étaient favorables.

**Le sénateur Callbeck:** Vous nous avez dit que vous êtes favorable à cette convention et que vous incitez les pays à envisager d'adopter une loi semblable à celle qui existe aux États-Unis pour aider les familles des victimes.

**Mme Sénécal:** Oui. Il s'agit de la Convention de Montréal. Celle-ci contient une disposition qui incite les pays à adopter une loi semblable à celle en vigueur aux États-Unis. On n'y trouve pas précisément les mots «semblable à la loi américaine», mais on sous-entend qu'il s'agit d'une loi destinée à aider les familles des victimes. Il est notamment question du versement d'avance de certains montants, en cas d'écrasement d'avion, sans égard à la responsabilité.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce dans la convention?

**Mme Sénécal:** Oui. Je pourrai essayer de vous préciser la disposition en question.

**Le sénateur Callbeck:** Étiez-vous ici quand j'ai demandé à la personne qui vous a précédée qu'elle diffère il y avait sur le plan de la responsabilité entre les vols intérieurs et les vols internationaux?

**Mme Sénécal:** Oui.

**Le sénateur Callbeck:** Pourriez-vous me l'expliquer, s'il vous plaît?

**Mme Sénécal:** Dans le domaine du transport intérieur, c'est la loi nationale qui s'applique. Au Canada, nous avons deux régimes qui sont fondés sur une responsabilité contractuelle. Ainsi, pour un passager résidant au Québec, c'est le droit civil qui s'applique en matière de responsabilité contractuelle. La question est de savoir si le transporteur a ou non respecté ses obligations. On ne suppose

demonstrate that the carrier committed a fault or a tort in common law.

**Senator Oliver:** Or a breach of contract?

**Ms Sénécal:** Or a breach of contract. There is no limit of liability. There used to be in the tariff a limit of liability for bodily damage, but that was overturned at some time.

**Senator Callbeck:** It states here that liability limits are higher for international journeys if that journey involves a stop in the United States. Why is that? It states in brackets, "This is indicated on the back of any airline ticket."

**Ms Sénécal:** There are three different approaches. There is the pure Warsaw Convention amount, that is, those countries whose carriers have not adopted in their tariffs the higher limitations. Those amounts were \$15,000 to \$25,000, which is ridiculous when you think of a death on board an aircraft.

The United States Department of Transportation, as a condition of issuance of licences to operate to and from the United States, in order to safeguard their citizens, imposed an increase on the limits of liability to the carriers. That is why it is higher, but it is not as high as that held in the tariffs of Air Canada, for example, or any other carrier that signed the Inter-carrier Agreement on Liability. We have incorporated that into our tariffs. Those are the three different approaches to which I referred.

However, there are more. Some ratified The Hague protocol that increased it slightly. There are those that ratified the Montreal Protocol No. 4 and that, again, increased it slightly. I tried to explain the patchwork system.

**Senator Finestone:** I would go back to Senator Oliver's example of the young neurosurgeon. If the neurosurgeon were sitting near a 24-year-old fellow passenger who had not finished university, and both were hit on the head by the same kind of equipment, would they both receive an equal payment?

**Ms Sénécal:** No. It depends on their damages.

**Senator Finestone:** Suppose that both suffered a crushed skull — they suffered identical, serious injuries. I would suggest that equality would not mean the same measures or the same compensation. Would the 24 year old with no job and no particular future receive equal compensation as the neurosurgeon who has a family and a good future? If you are to try to make everything equal and common to all, how do you plan to compensate the family?

**Ms Sénécal:** Perhaps I did not express myself well. There are two aspects. One is liability. Is the carrier responsible or not? How much should be paid? What is the cap? The other aspect is the

pas de responsabilité a priori. Dès lors, le passager, dans un déplacement intérieur, doit prouver que le transporteur a commis une faute ou qu'il est en tort en vertu du droit commun.

**Le sénateur Oliver:** Ou qu'il n'a pas respecté le contrat.

**Mme Sénécal:** Ou qu'il n'a pas respecté le contrat. Il n'y a pas de limite de responsabilité. Avant, il y avait une limite de responsabilité, dans le tarif, sur le chapitre des dommages corporels, mais cette disposition a été renversée à un moment donné.

**Le sénateur Callbeck:** Ici, on dit que les limites de responsabilité sont supérieures dans le cas des vols internationaux que dans celui des vols comportant une escale aux États-Unis. Pourquoi cela? Il est indiqué entre parenthèses «C'est ce qu'on peut lire au verso des billets d'avion».

**Mme Sénécal:** Il existe trois approches. D'abord, le montant en fonction de la Convention de Varsovie au sens strict du terme, qui s'applique aux pays dont les transporteurs ont adopté les limitations supérieures dans leurs tarifs. Les montants étaient de 15 000 à 25 000 \$, ce qui est ridicule dans les cas de décès à bord d'un avion.

Le département américain des transports a imposé aux transporteurs, comme conditions d'émission des licences d'exploitation en provenance ou en direction des États-Unis, et afin de protéger leurs citoyens, de hausser les limites de responsabilité. Voilà pourquoi elle est plus haute, mais elle n'est pas aussi élevée que celles énoncées dans les tarifs d'Air Canada, par exemple, ou de tout autre transporteur ayant signé l'Accord entre transporteurs relatif aux questions de responsabilité. Nous avons incorporé cela dans nos tarifs. Voilà donc les trois approches dont je vous parlais.

Cependant, il en existe d'autres. Certains pays ont ratifié le Protocole de La Haye qui augmente légèrement le plafond. Il y a aussi ceux qui ont ratifié le Protocole n° 4 de Montréal qui constitue une autre légère augmentation par rapport au plafond. J'ai essayé de vous résumer cela en vous parlant d'un système disparate.

**Le sénateur Finestone:** J'aimerais en revenir à l'exemple du jeune neurochirurgien que nous a donné le sénateur Oliver. Si ce neurochirurgien est assis à côté d'un jeune passager de 24 ans qui n'a pas encore fini l'université et que tous deux reçoivent sur la tête la même pièce d'équipement, seront-ils indemnisés à la même hauteur?

**Mme Sénécal:** Non, cela dépendra des dommages subis.

**Le sénateur Finestone:** Supposons qu'ils aient tous deux subi une fracture du crâne, qu'ils aient des blessures graves identiques. Quant à moi, le mot égalité ne signifie pas ici qu'on applique forcément les mêmes mesures ou les mêmes dédommagements. Est-ce que le jeune homme de 24 ans, qui est sans emploi et qui n'a pas d'avenir bien défini, va recevoir les mêmes indemnités que le neurochirurgien qui est père de famille et qui a un brillant avenir devant lui? Si vous essayez de tout ramener à un même niveau, comment envisagez-vous de dédommager les familles?

**Mme Sénécal:** Je ne me suis peut-être pas bien exprimée. Il y a deux aspects à cela. D'abord, intervient la responsabilité. Le transporteur est-il ou non responsable? Combien devrait-il payer?



assessment of damages. In any liability case there are three elements: Is any liability garnered; is there a fault or a presumed fault? Second, what are the damages? Third, is there a link between the two?

In the Warsaw regime prior to the Montreal Convention and the intercarrier agreement, there may also be caps on liability. In your example, as in any other liability case, the damages suffered by each must be established.

**Senator Finestone:** Suppose they both died.

**Ms Sénécal:** It depends on who is entitled to sue. What is the effect on the family and on the estate? What would have been the loss on his estate?

**Senator Finestone:** Assume that both of them were out of commission or sick for three months. I am trying to determine why there is a differential.

**Ms Sénécal:** The courts have established that for someone who has an established career, it is easier to quantify the loss of income to the family than it is for the person who has hopes of a career. It is a loss of chances as opposed to a loss of income. You evaluate two different systems. Actuaries are champions in determining this. Forensic accountants establish these quantum.

The estate of a person with young children will probably get more than that of a person who has no children.

**Senator Finestone:** Where does that \$135,000 figure come into this calculation?

**Ms Sénécal:** The \$100,000 Special drawing rights is the level where the system of liability changes. Up to \$100,000 Special drawing rights, the carrier basically has little defence, provided that it is an accident that occurred on board the aircraft or in the process of embarking or disembarking. The liability of the carrier cannot be limited or excluded save for the contributory negligence of the passenger. I can give you examples later.

In the second tier, there is no limit. Over \$100,000 Special drawing rights, for the layer on top of that, the carrier has more defence. These defences are the contributory fault of the passenger; if the carrier was not negligent and took all necessary steps; if the damages were not caused by wrongful act or omission of the carrier; or if the damage is solely due to the negligence or wrongful act of a third party. Those are the defences for that amount above the \$100,000 SDR.

**Senator Finestone:** The first tier assumes that the carrier is strictly liable for claims up to \$135,000. That \$135,000 will not do

Quel est le plafond? Par ailleurs, il y a l'évaluation des dommages subis. En cas de responsabilité, trois éléments interviennent: y a-t-il effectivement responsabilité, autrement dit y a-t-il faute présumée? Deuxièmement, quels sont les dommages subis? Troisièmement, quel est le lien entre les deux?

Dans le régime de Varsovie, qui a précédé celui établi par la Convention de Montréal et par l'accord entre transporteurs, la responsabilité peut être limitée. Dans votre exemple, comme dans tous les autres cas de responsabilité, il faut établir les dommages subis par chacun.

**Le sénateur Finestone:** Supposons que les deux personnes soient mortes.

**Mme Sénécal:** Eh bien cela dépend de qui a le droit d'entreprendre des poursuites. Quel est l'effet sur la famille et sur les héritiers? Quels peuvent être les effets de cette perte sur l'héritage?

**Le sénateur Finestone:** Supposons que tous les deux n'aient pas travaillé pendant trois mois ou qu'ils aient été indisposés. J'essaie d'établir pourquoi il y a une différence.

**Mme Sénécal:** Les tribunaux ont établi qu'il est plus facile de quantifier la perte de revenu pour la famille dans le cas d'une victime ayant une carrière d'assurée que dans celui d'une personne qui a de simples espoirs de carrière. Dans le dernier cas, on parle de perte d'opportunité plutôt que de perte de revenu. On évalue les deux choses différemment. Les actuaires sont des champions dans ce genre d'exercice. Ce sont les juricomptables qui déterminent les montants.

Les héritiers d'une personne ayant des enfants en bas âge obtiendront sans doute davantage que ceux d'une personne qui est sans enfant.

**Le sénateur Finestone:** Et d'où viennent ces 135 000 \$ dans tout cela?

**Mme Sénécal:** Ce sont des droits de tirage spéciaux de 100 000 \$ qui correspondent au niveau auquel il y a changement de responsabilité. Jusqu'à 100 000 \$ en droits de tirage spéciaux, le transporteur n'a presque pas de défense, à condition qu'il s'agisse d'un accident s'étant produit à bord d'un avion ou lors de l'embarquement ou du débarquement. La responsabilité du transporteur ne peut être limitée ni exclue, sauf en cas de négligence de la victime. Je pourrais vous donner des exemples plus tard.

Dans le cas du second niveau, il n'y a pas de limite. Au-delà de 100 000 \$ en droits de tirage spéciaux, le transporteur a davantage de moyens de défense. Ces défenses sont: la négligence de la victime, si le transporteur établit par ailleurs qu'il n'a pas été négligent et qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le problème; le fait que les dommages n'ont pas été causés par un acte fautif ou par une omission de sa part; le fait que les dommages sont uniquement dus à la négligence ou à l'acte fautif d'un tiers. Voilà les défenses qui interviennent au-delà de 100 000 \$ en DTS.

**Le sénateur Finestone:** Au premier niveau, on suppose que le transporteur est strictement responsable pour les sinistres jusqu'à

very much on a long-term basis for a family with three children. What happens then? Do you go to court?

**Ms Sénécal:** They have their own personal life insurance. That is what life insurance is for.

**Senator Finestone:** In other words, God forbid something serious happens such as a plane taking a terrible dip, as happened once, falls hundreds of feet, and a lot of people get hurt. The maximum damages that could be paid to anyone would be \$135,000. Is that the cap?

**Ms Sénécal:** That is not what I am saying. For anything over \$135,000, they can always get compensation provided they demonstrate that there is fault by the carrier.

**Senator Finestone:** From whom?

**Ms Sénécal:** From the carrier, if the carrier admits that there is a fault by the carrier or that the carrier did not take all reasonable steps. There is a presumption, and we have to raise the defence. They do not have to demonstrate that. I can say, "I, the carrier, did everything reasonable to prevent this."

One of the perfect examples would be a recent case of a disruptive passenger. This is another of the aspects that I deal with. One passenger basically beat up another passenger.

**Senator Finestone:** Are you talking about air rage?

**Ms Sénécal:** Yes. It was a KLM case that went to court in Montreal. KLM said that the fault was that of a third party. A fellow just beat up another passenger. The court held that KLM did not do everything that was reasonable. The court found that the airline knew that the passenger had demonstrated erratic behaviour and had been aggressive to other passengers in the past, and that the airline should have monitored the passenger more.

**Senator Finestone:** They should have dipped the plane on its side and knocked him off his feet.

**Senator Oliver:** Was alcohol involved?

**Ms Sénécal:** I am not sure if the person had consumed alcohol or pills or a combination of both, or if he was just very angry and very aggressive.

**Senator Finestone:** Is there liability if the airline serves a passenger liquor after they have noted that he is agitated?

**Ms Sénécal:** It depends on whether or not it is international. In this instance, it was a day flight, so it was not the same.

**Senator Finestone:** The pilot could have taken a very hard right, then, and tipped him over on his head?

**Mr. Mackay:** That would not be a good idea. Many other people would have been tipped on their heads, too.

**The Chairman:** Do not get carried away, Senator Finestone.

hauteur de 135 000 \$. Cette somme ne permettra pas vraiment de venir en aide aux familles à long terme qui ont trois enfants. Qu'advient-il d'elles? Doivent-elles se pourvoir en justice?

**Mme Sénécal:** Elles ont aussi leur propre assurance-vie. C'est à cela que sert une assurance-vie.

**Le sénateur Finestone:** Autrement dit, que Dieu nous protège contre un énorme trou d'air de plusieurs centaines de pieds provoquant plusieurs blessés à bord. L'indemnité maximale par passager serait de 135 000 \$. C'est le plafond?

**Mme Sénécal:** Ce n'est pas ce que j'ai dit. Pour prétendre toucher plus de 135 000 \$, il faut prouver que le transporteur est en faute.

**Le sénateur Finestone:** Qui?

**Mme Sénécal:** C'est le transporteur qui doit admettre qu'il a commis une faute ou qu'il n'a pas pris les mesures raisonnables. Dès lors qu'il y a présomption, il y a possibilité de défense. Les transporteurs n'ont pas besoin d'en faire la preuve. Ils peuvent dire «Moi, transporteur, j'ai fait tout ce qui était raisonnablement envisageable pour éviter cela».

L'un des exemples parfaits est celui du cas récent d'un passager perturbateur. C'est un des autres aspects dont je m'occupe. Cette personne en avait battu une autre.

**Le sénateur Finestone:** Vous parlez de la rage de l'air?

**Mme Sénécal:** Oui. Cela s'est passé à bord d'un avion de KLM et a été jugé à Montréal. KLM a déclaré qu'un tiers était en faute, parce qu'un passager en avait battu une autre. Le tribunal a estimé que KLM n'avait pas pris toutes les mesures raisonnables et a jugé que la compagnie aérienne avait été consciente du comportement bizarre du passager et du fait qu'il avait déjà été agressif envers d'autres passagers; la cour a soutenu que la compagnie aurait dû mieux surveiller l'agresseur.

**Le sénateur Finestone:** Ils auraient dû fortement incliner l'avion sur le côté et l'assommer.

**Le sénateur Oliver:** Était-ce un problème d'alcool?

**Mme Sénécal:** Je ne me rappelle plus si la personne avait consommé de l'alcool ou pris des cachets ou les deux en même temps, ou encore si elle était simplement très agressive.

**Le sénateur Finestone:** La compagnie aérienne est-elle responsable si elle sert de l'alcool à un passager chez qui elle a noté un comportement agité?

**Mme Sénécal:** Cela dépend s'il s'agit d'un vol international. Dans ce cas, c'était un vol de jour et ce n'est donc pas la même chose.

**Le sénateur Finestone:** Le pilote n'aurait-il pas pu incliner violemment l'avion sur la droite pour assommer le passager?

**M. MacKay:** Ça n'aurait pas été une bonne idée. Plusieurs autres passagers auraient été assommés du même coup.

**La présidente:** Ne vous laissez pas emporter, sénateur Finestone.



**Senator Finestone:** I have a question about electronic ticketing. Is there any problem with that now?

**Ms Sénécal:** No, there is not.

**Senator Finestone:** Is the change advantageous?

**Ms Sénécal:** Yes. Currently, if you have an electronic ticket for international carriers, you also have to send a paper confirmation, an itinerary receipt, because the Warsaw Convention specifies the delivery of a ticket. It is presumed that you have to deliver something tangible. An e-mail is not sufficient as a confirmation.

**Senator Finestone:** My electronic ticket was lost through someone else's negligence.

**Ms Sénécal:** It can be retrieved.

**Senator Finestone:** The itinerary was not enough. I had to have the retrieval.

**Ms Sénécal:** You have to segregate international and domestic flights. On domestic flights the ticket can be delivered by e-mail without a problem. It can be sent electronically or you can just give a record number.

The Warsaw Convention was drafted in the days when people would take the time to fill in a ticket by hand. Now you can go up to a kiosk and enter the information on buttons, and that is it.

**Senator Adams:** If I want to leave Ottawa and go to Europe, do I now have to buy extra insurance with the ticket? How does that system work? Do the insurance company and Air Canada, or whatever airline, work together?

**Ms Sénécal:** You do not need to do so. It is the passenger's personal decision to have additional coverage. Right now, it depends on where you shop and what you have in your luggage. There are limits of liability on luggage that may not cover everything you have. Most people's home insurance covers the difference, but you may want to purchase extra valuation insurance or insurance that provides you other things that are not related to your vulnerability on board an aircraft. It can be health insurance that allows you to come back earlier. There are a slew of other travel related insurances that are good to hold, depending on the type of ticket you have purchased.

**Senator Adams:** We have been talking about international flights, and that would then mean we are talking about different monetary units. How is that handled?

**Ms Sénécal:** There is a unit called Special drawing rights which is the standard unit of account used by the International Monetary Fund. I believe \$100,000 Special drawing rights is US\$ 117,000.S. and about Can. \$170,000, depending on the

**Le sénateur Finestone:** Je vais vous poser une question au sujet des billets émis par voie électronique. Cette méthode pose-t-elle actuellement des problèmes?

**Mme Sénécal:** Non.

**Le sénateur Finestone:** Est-ce que le changement est pour le mieux?

**Mme Sénécal:** Oui. Pour l'instant, quand des billets électroniques sont offerts dans le cas des transporteurs internationaux, vous devez aussi faire un minimum de confirmation sur papier, disposer d'un reçu d'itinéraire, parce que c'est la Convention de Varsovie qui énonce les conditions de délivrance des billets. On part du principe qu'il faut délivrer un document tangible et qu'un courriel n'est pas une confirmation suffisante.

**Le sénateur Finestone:** Mon billet électronique a déjà été perdu à cause de la négligence de quelqu'un d'autre.

**Mme Sénécal:** On peut toujours le récupérer.

**Le sénateur Finestone:** Mais l'itinéraire n'est pas suffisant. Il a fallu rechercher ça dans le système.

**Mme Sénécal:** Il faut faire la différence entre les vols internationaux et les vols intérieurs. Dans le cas des vols intérieurs, les billets peuvent être délivrés par courriel sans problème. On peut les acheminer par voie électronique ou on peut simplement émettre un numéro de dossier.

La Convention de Varsovie a été rédigée à une époque où les gens prenaient le temps de remplir les billets d'avion à la main. Aujourd'hui, il suffit d'aller dans un kiosque électronique, d'entrer les données à l'aide d'un clavier et le tour est joué.

**Le sénateur Adams:** Si je veux partir d'Ottawa pour aller quelque part en Europe, est-ce que je dois me munir d'une assurance complémentaire en même temps que mon billet? Comment ce système fonctionne-t-il? Est-ce que la compagnie d'assurances et Air Canada ou une autre compagnie travaille main dans la main?

**Mme Sénécal:** Vous n'avez pas à acheter d'assurance complémentaire. Si vous voulez disposer d'une couverture supplémentaire, c'est votre choix. Pour l'instant, cela dépend de ce que vous avez acheté et de ce que vous avez dans vos bagages. La limite de responsabilité dans le cas des bagages peut ne pas couvrir tout ce que vous avez. La plupart des gens disposent d'une assurance personnelle qui couvre la différence, mais on peut toujours acheter une assurance complémentaire pour couvrir tout ce qui n'est pas forcément visé par les sinistres liés au fait de se trouver à bord d'un avion. Il peut s'agir d'une assurance-maladie qui vous permettra de rentrer plus tôt si besoin est. Il existe toute une série d'assurances-voyage qui sont très bien, selon le genre de billet que vous aurez acheté.

**Le sénateur Adams:** Si l'on parle de vols internationaux, on parle forcément de devises différentes. Comment tout cela se passe-t-il?

**Mme Sénécal:** Il existe une unité que l'on appelle les droits de tirage spéciaux et qui sont l'unité standard utilisée par le Fonds monétaire international. Je crois que 100 000 \$ en droits de tirages spéciaux équivalent à 117 000 \$ américains et à environ

conversion. It will be the equivalent of approximately U.K. £75,000.

**Senator Callbeck:** I have a question about domestic flights and lost luggage. What is the maximum amount payable?

**Ms Sénécal:** Currently, for most Canadian carriers, the maximum is \$1,500 per passenger. Under the Warsaw regime, it was a maximum allowance based on weight. The carriers accepted two pieces of luggage at a maximum weight of 32 kilos each. You calculated the weight of the baggage, and that was the limit of liability. Under the Montreal Convention, the limit will be close to the \$1,500 Canadian per passenger. That is what I meant when I said it could harmonize domestic and international travel.

**Senator Oliver:** Will it be unlimited?

**Ms Sénécal:** No, baggage is not unlimited. However, for anything in excess, you have your homeowners insurance and, depending on how you paid for your ticket, often the credit card provides additional coverage. You also have the option of independent additional coverage.

**Senator Callbeck:** It will be \$1,500. Someone told me that now the figure is \$350.

**Mr. Mackay:** It is for international travel, yes. It is a formula that is used in the calculation of weight. Historically, it has been significantly lower on international than on domestic. With this convention, the international limit moves up to the standard domestic limit.

**Ms Sénécal:** That is unusual because if you travel internationally you should have more luggage than if you travel domestically.

**The Chairman:** You never know.

**Senator Adams:** If someone wore \$10,000 worth of jewellery what would happen if an accident occurred? You talked about luggage and people using their own insurance for that. What would happen if someone had a mink coat worth \$5,000 and it was lost?

**Ms Sénécal:** If you check your \$5,000 mink coat in your luggage you should buy additional insurance. Your limits are disclosed, they are public, and you are taking a risk. It is the same as sending anything through Canada Post by regular mail.

[Translation]

Thank you very much for your comments. Once again, we are sorry that we had to stay a little later than expected.

[English]

Thank you for giving us more information on this bill.  
The committee adjourned.

170 000 \$ canadiens, selon la conversion du moment. Tout cela équivaut aussi à environ 75 000 livres sterling.

**Le sénateur Callbeck:** Je vais vous poser une question au sujet des vols intérieurs et des bagages perdus. Quel est le maximum pouvant être payé?

**Mme Sénécal:** Pour l'instant, la plupart des transporteurs canadiens prévoient un maximum de 1 500 \$ par passager. En vertu du régime de Varsovie, il existe une indemnité maximale qui est fondée sur le poids des bagages. Les transporteurs acceptaient deux bagages enregistrés d'un maximum de 32 kilos chacun. La limite de responsabilité était calculée en fonction du poids des bagages. En vertu de la Convention de Montréal, la limite s'approche des 1 500 \$ canadiens par passager. Cela illustre ce dont je vous parlais au sujet de l'harmonisation des voyages intérieurs et des voyages internationaux.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce que ce sera déplafonné?

**Mme Sénécal:** Non, pas dans le cas des bagages. Cependant, pour toute réclamation dépassant le plafond prévu, vous pouvez toujours recourir à votre assurance maison et, si vous avez réglé votre billet par carte de crédit, il faut savoir que la plupart d'entre elles offrent une couverture supplémentaire. Vous avez aussi la possibilité de vous munir d'une couverture additionnelle indépendante.

**Le sénateur Callbeck:** Ce sera 1 500 \$? Parce que quelqu'un m'a dit qu'à présent c'est 350 \$.

**M. MacKay:** Pour les voyages internationaux. La formule fait intervenir le calcul du poids. Depuis toujours, ce montant est supérieur sur les vols internationaux à ce qu'il est sur les vols intérieurs. Avec cette convention, la limite internationale sera portée à la limite normale pour les vols intérieurs.

**Mme Sénécal:** C'est fatidique, car lorsqu'on voyage sur des vols internationaux, on emporte normalement plus de bagages que si l'on emprunte un vol intérieur.

**La présidente:** On ne sait jamais.

**Le sénateur Adams:** Si une personne porte 10 000 \$ de bijoux sur elle que se passe-t-il en cas d'accident? Vous avez parlé de bagages et d'assurance personnelle. Mais que se passe-t-il dans le cas d'un manteau de vison de 5 000 \$ qui est perdu?

**Mme Sénécal:** Si vous mettez votre vison de 5 000 \$ dans vos bagages, vous devriez vous munir d'une assurance complémentaire. Vos limites sont alors connues, elles sont publiques et vous prenez un risque. C'est la même chose que d'utiliser le courrier normal pour envoyer des articles de valeur.

[Français]

Je vous remercie beaucoup pour votre témoignage. Encore une fois, nous regrettons le contretemps qui nous a obligés à rester un peu plus tard.

[Traduction]

Merci de nous avoir renseignés davantage sur ce projet de loi.  
La séance est levée.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From Transport Canada:*

Valérie Dufour, Director General, Air Policy;

Vayzel Lee, Policy Advisor, Domestic Air Policy;

Louis Gautier, Counsel, Legal Services.

*From the Air Transport Association of Canada:*

Louise-Hélène Sénécal, Assistant General Counsel,  
Litigation;

J.C. (Cliff) MacKay, President and Chief Executive Officer.

*De Transports Canada:*

Valérie Dufour, directrice-générale, Politiques du transport  
aérien;

Vayzel Lee, conseiller de la politique, Politique nationale du  
transport aérien;

Louis Gautier, avocat, Services juridiques.

*De l'Association du Transport Aérien du Canada:*

Louise-Hélène Sénécal, avocate générale adjointe, Procédure;

J.C. (Cliff) MacKay, président et directeur-général.



A1  
YC19  
-T83

Government  
of Canada



First Session  
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la  
trente-septième législature, 2001

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Tuesday, November 6, 2001  
Wednesday, November 7, 2001 (*in camera*)

Le mardi 6 novembre 2001  
Le mercredi 7 novembre 2001 (à huis clos)

Issue No. 16

Fascicule n° 16

**Second meeting on:**  
Bill S-33, an Act to amend the  
Carriage by Air Act  
and

**First meeting on:**  
The intercity busing industry  
(*in camera*)

**Deuxième réunion concernant:**  
Le projet de loi S-33, Loi modifiant la  
Loi sur le transport aérien  
et

**Première réunion concernant:**  
Le transport interurbain par autocar  
(à huis clos)

INCLUDING:  
THE SEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Bill S-33)

Y COMPRIS:  
LE SEPTIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(projet de loi S-33)

16 2002

## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Gill
Biron	Gustafson
* Carstairs, P.C.	Hubley
(or Robichaud, P.C.)	LaPierre
Eyton	* Lynch-Staunton
Finestone, P.C.	(or Kinsella)
Fitzpatrick	Spivak

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Change in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Milne substituted for that of the Honourable Senator Callbeck (*November 5, 2001*).

The name of the Honourable Senator Hubley substituted for that of the Honourable Senator Milne (*November 7, 2001*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gill
Biron	Gustafson
* Carstairs, c.p.	Hubley
(ou Robichaud, c.p.)	LaPierre
Eyton	* Lynch-Staunton
Finestone, c.p.	(ou Kinsella)
Fitzpatrick	Spivak

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Milne est substitué à celui de l'honorable sénateur Callbeck (*le 5 novembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Hubley est substitué à celui de l'honorable sénateur Milne (*le 7 novembre 2001*).



**ORDER OF REFERENCE**

Extract of the *Journals of the Senate*, on Thursday, September 26, 2001:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Callbeck:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on issues facing the intercity busing industry;

That the Committee submit its final report no later than December 20, 2002; and

That the Committee be permitted, notwithstanding usual practices, to deposit any report with the Clerk of the Senate, if the Senate is not then sitting; and that the report be deemed to have been tabled in the Chamber.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 26 septembre 2001:

L'honorable sénateur Bacon, au nom de l'honorable sénateur Bacon, propose, appuyé par l'honorable sénateur Callbeck,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner pour en faire rapport les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar;

Que le Comité présente son rapport final au plus tard le 20 décembre 2002; et

Que le Comité soit autorisé, par dérogation aux règles usuelles, à déposer tout rapport auprès du greffier du Sénat si le Sénat ne siège pas à ce moment-là; et que le rapport soit réputé avoir été déposé à la Chambre du Sénat.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, November 6, 2001  
(24)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Deputy Chair, the Honourable Donald Oliver, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Biron, Fitzpatrick, Gill, LaPierre, Milne, Oliver and Spivak (8).

*In attendance:* Martin Brennan, special advisor to the Committee and Joseph Dion, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 16, 2001, the committee proceeded to study Bill S-33. (*See Issue No. 15, Tuesday, October 30, 2001, for full text of the Order of Reference.*)

It was agreed — That the committee move to clause-by-clause consideration of Bill S-33.

It was agreed — That the title stand postponed.

It was agreed — That clause 1 stand postponed.

It was agreed — That clause 2 carry.

It was agreed — That clause 3 carry.

It was agreed — That clause 4 carry.

It was agreed — That clause 5 carry.

It was agreed — That clause 6 carry.

It was agreed — That schedule 6 carry.

It was agreed — That clause 1 carry.

It was agreed — That the Title carry.

It was agreed — That the Bill be adopted without amendment.

It was agreed — That the Chair report the Bill, as adopted, to the Senate.

At 9:33 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 7, 2001  
(25)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, *in camera*, at 5:34 p.m., in Room 256, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Biron, Finestone, P.C., Gustafson, Hubley, LaPierre and Oliver. (8)

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 6 novembre 2001  
(24)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Donald Oliver (*vice-président*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Biron, Fitzpatrick, Gill, LaPierre, Milne, Oliver et Spivak (8).

*Également présents:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité et Joseph Dion. Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 16 octobre 2001, le comité poursuit l'examen du projet de loi S-33. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 15 du mardi 30 octobre 2001.*)

Il est convenu — Que le comité entame l'examen article par article du projet de loi S-33.

Il est convenu — Que le titre soit reporté.

Il est convenu — Que l'article 1 soit reporté.

Il est convenu — Que l'article 2 soit adopté.

Il est convenu — Que l'article 3 soit adopté.

Il est convenu — Que l'article 4 soit adopté.

Il est convenu — Que l'article 5 soit adopté.

Il est convenu — Que l'article 6 soit adopté.

Il est convenu — Que l'annexe 6 soit adoptée.

Il est convenu — Que l'article 1 soit adopté.

Il est convenu — Que le titre soit adopté.

Il est convenu — Que le projet de loi soit adopté sans modification.

Il est convenu — Que le président fasse rapport du projet de loi, tel qu'adopté, au Sénat.

À 9 h 33, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 7 novembre 2001  
(25)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos à 17 h 34 dans la pièce 256 de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Biron, Finestone, c.p., Gustafson, Hubley, LaPierre et Oliver (8).



*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the Committee and Joseph Dion, Library of Parliament.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the Committee proceeded at the examination on issues facing the intercity bus industry (*See Issue No. 16, Tuesday, November 6, 2001 and Wednesday, November 7, 2001, for full text of the Order of Reference*).

The committee proceeded at the consideration of a draft agenda.

The committee agreed to the proposed approach and workplan.

It was agreed — That the following budget application be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

Summary Of Expenditures

Professional and Other Services	\$ 45 800
Transport and Communications	\$239 110
Other Expenditures	<u>\$ 5 750</u>
<b>Total</b>	<b>\$ 290 660</b>

At 6:55 p.m., It was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

*Également présents:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité et Joseph Dion, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'examen des enjeux touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 16 du mardi 6 novembre 2001 et du mercredi 7 novembre 2001.*)

Le comité procède à l'examen d'une ébauche d'ordre du jour.

Le comité accepte l'approche et le plan de travail proposés.

Il est convenu — Que la demande de budget qui suit est approuvée aux fins de présentation au Comité permanent de l'économie interne, des budgets et de l'administration:

Sommaire des Dépenses

Services professionnels et autres	45 800 \$
Transports et communications	239 110 \$
Autres dépenses	<u>5 750 \$</u>
<b>Total</b>	<b>290 660 \$</b>

À 18 h 55, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

**REPORT OF THE COMMITTEE**

Tuesday, November 6, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**SEVENTH REPORT**

Your Committee, to which was referred Bill S-33, An Act to amend the Carriage by Air Act, has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, October 16, 2001, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le mardi 6 novembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications a l'honneur de présenter son

**SEPTIÈME RAPPORT**

Votre Comité, auquel a été déféré le projet de loi S-33, Loi modifiant la Loi sur le transport aérien, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 16 octobre 2001, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

*La présidente,*

LISE BACON

*Chair*



**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, November 6, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-33, to amend the Carriage by Air Act, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Donald H. Oliver** (*Deputy Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Deputy Chairman:** Honourable senators, I see a quorum.

The duty before us this morning is clause-by-clause consideration of Bill S-33 on which we have heard a lot of evidence. Is it agreed, honourable senators, that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill S-33?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chairman:** Shall the title stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chairman:** Shall clause 1 stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chairman:** Shall clause 2 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chairman:** Carried.

Shall clause 3 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chairman:** Carried.

Shall clause 4 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chairman:** Carried.

Shall clause 5 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chairman:** Carried.

Shall clause 6 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chairman:** Carried.

Shall Schedule VI carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chairman:** Carried.

Shall clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chairman:** Carried.

Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chairman:** Carried.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 6 novembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le projet de loi S-33, Loi modifiant la Loi sur le transport aérien, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour en examiner la teneur.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le vice-président:** Honorables sénateurs, je vois que nous avons le quorum.

Notre tâche ce matin consiste à procéder à l'étude article par article du projet de loi S-33 au sujet duquel nous avons entendu un grand nombre de témoignages. Les honorables sénateurs sont-ils d'accord pour que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-33?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** L'adoption du titre est-elle reportée?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** L'adoption de l'article 1 est-elle reportée?

**Des voix:** D'accord

**Le vice-président:** L'article 2 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Adopté.

L'article 4 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Adopté.

L'article 5 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Adopté.

L'article 6 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Adopté.

L'annexe VI est-elle adoptée?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Adoptée.

L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Adopté.

Le titre est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Adopté.

Is it agreed, honourable senators, that this bill be adopted without amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chairman:** Is it agreed that this bill be reported to the Senate without amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

The committee adjourned.

Les honorables sénateurs sont-ils d'accord pour adopter ce projet de loi sans amendement?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Êtes-vous d'accord pour qu'il soit fait rapport de ce projet de loi sans amendement au Sénat?

**Des voix:** D'accord.

La séance est levée.

---













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

A1  
YC19  
-T83



First Session  
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la  
trente-septième législature, 2001

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Tuesday, November 20, 2001  
Wednesday, November 21, 2001

Le mardi 20 novembre 2001  
Le mercredi 21 novembre 2001

Issue No. 17

Fascicule n° 17

**First and second meetings on:**  
Bill C-34, An Act to establish the Transportation Appeal  
Tribunal of Canada and to make consequential  
amendments to other Acts

**Première et deuxième réunions concernant:**  
Le projet de loi C-34, Loi portant constitution du  
Tribunal d'appel des transports du Canada  
et modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:  
(see back cover)

TÉMOINS:  
(voir à l'endos)





## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Fitzpatrick
Biron	Gill
* Carstairs, P.C.	Gustafson
(or Robichaud, P.C.)	LaPierre
Callbeck	* Lynch-Staunton
Eyton	(or Kinsella)
Finestone, P.C.	Spivak

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

Substitution pending for that of the Honourable Senator Fitzpatrick (*November 9, 2001*).

The name of the Honourable Senator Callbeck substituted for that of the Honourable Senator Hubley (*November 9, 2001*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Fitzpatrick
Biron	Gill
* Carstairs, c.p.	Gustafson
(ou Robichaud, c.p.)	LaPierre
Callbeck	* Lynch-Staunton
Eyton	(ou Kinsella)
Finestone, c.p.	Spivak

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Remplacement à venir à celui de l'honorable sénateur Fitzpatrick (*le 9 novembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Callbeck est substitué à celui de l'honorable sénateur Hubley (*le 9 novembre 2001*).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract of the *Journals of the Senate*, on Tuesday, November 6, 2001:

The Honourable Senator Robichaud, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Hervieux-Payette, P.C.:

That the Bill C-34, An Act to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada and to make consequential amendments to other Acts, be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 6 novembre 2001 :

L'honorable sénateur Robichaud, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Hervieux-Payette, C.P. :

Que le projet de loi C-34, Loi portant constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada et modifiant certaines lois en conséquence, soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, November 20, 2001  
(25)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:34 a.m., in Room 256, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Gill, Oliver and Spivak (7).

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the Committee and Joseph Dion, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on November 6, 2001, the committee proceeded to study Bill C-34. (See Issue No. 17, Tuesday, November 20, 2001 and Wednesday, November 21, 2001 for full text of the Order of Reference).

**WITNESSES:**

*Officials from Transport Canada:*

Mr. Gaétan Boucher, Director General, Safety Programs, Strategies and Coordination;

Ms Sherril Besser, Senior Counsel, Legal Services;

Ms Kimberly Ellard, Director, Strategies and Issues.

The witnesses made a presentation and answered questions.

Transport Canada submitted a brief.

At 10:48 a.m., It was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

**ATTEST:**

OTTAWA, Wednesday, November 21, 2001  
(26)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:33 p.m., in Room 256, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Gill, Oliver and Spivak (7).

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the Committee and Joseph Dion, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on November 6, 2001, the committee proceeded to study Bill C-34. (See Issue No. 17, Tuesday, November 20, 2001 and Wednesday, November 21<sup>st</sup>, 2001 for full text of the Order of Reference).

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 20 novembre 2001  
(25)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 34, dans la pièce 256 de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Gill, Oliver et Spivak (7).

*Également présents:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité et Joseph Dion, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 6 novembre 2001, le comité procède à l'étude du projet de loi C-34 (*Pour le texte intégral de l'ordre de renvoi, voir fascicule n° 17 du mardi 20 novembre 2001 et du mercredi 21 novembre 2001.*)

**TÉMOINS:**

*Hauts fonctionnaires de Transports Canada:*

M. Gaétan Boucher, directeur général, Programme de sécurité, Stratégies et coordination;

Mme Sherril Besser, avocate-conseil, Services juridiques;

Mme Kimberly Ellard, directrice, Stratégies et enjeux.

Les témoins font un exposé et répondent aux questions.

Transports Canada dépose un rapport.

À 10 h 48, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

OTTAWA, le mercredi 21 novembre 2001  
(26)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 33, dans la pièce 256 de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Gill, Oliver et Spivak (7).

*Également présents:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité, et Joseph Dion, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 6 novembre 2001, le comité examine le projet de loi C-34. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 17 du mardi 20 novembre 2001 et du mercredi 21 novembre 2001.*)



**WITNESSES:***From the Shipping Federation of Canada:*

Ms Anne Legars, Director, Policy and Government Affairs.

*From the Civil Aviation Tribunal:*

Ms Faye Smith, Chair and Chief Executive Officer.

The witnesses made a presentation and answered questions.

The Shipping Federation of Canada submitted a brief.

At 6:55 p.m., It was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

**ATTEST:****TÉMOINS:***De la Fédération maritime du Canada:*

Mme Anne Legars, directrice, Politiques et affaires gouvernementales.

*Du Tribunal de l'aviation civile:*

Mme Faye Smith, présidente-directrice générale.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

La Fédération maritime du Canada dépose un mémoire.

À 18 h 55, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 20, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:34 a.m. to give consideration Bill C-34, an Act to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada and to make consequential amendments to other acts.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

**The Chairman:** Senators Gill and Eyton supported Bill C-34 when it was read for the second time in the Senate. Senator Gill, with his remarks, gave a good summary of the content of the project. Senator Eyton raised a few questions to which the committee would like to give satisfactory answers at the meetings held on this bill.

The bill is difficult to understand because two thirds of it are made up of amendments to several other transportation acts. It is easy to get confused. Nonetheless, its objective is very simple. Having observed the excellent results of the measures implemented since 1986 to enforce security regulations, the government decided to apply to the same measures in the railway and marine sectors.

The government is now imposing administrative sanctions, for instance it suspends the licences of those who breach the regulations. Previously, these offenders were prosecuted in court. The department states that compliance with the regulations has improved since the implementation of this new kind of sanction and since court action was abandoned. However, we should envisage the possibility of cases where a pilot or an air carrier deems the sanction to be unjust, and this is why we propose to create a Transportation Appeal Tribunal.

[*English*]

In brief, Bill C-34 does two basic things: it establishes an appeal tribunal for all modes, and it institutes administrative penalties in the rail and marine modes. Most, but not all, groups or stakeholders are in favour of these changes.

There was such agreement that it went through the House of Commons and the Commons committee very fast — perhaps too fast. That is what some think. That is what I think. We will have to take a bit more time to ensure that all concerns have been properly addressed.

We will start our review of the bill today by hearing from the government department that is proposing these interesting changes, Transport Canada.

[*Translation*]

We now welcome Mr. Gaétan Boucher, Director General, Safety Programs, Strategies and Coordination.

[*English*]

Sherill Besser is senior counsel, legal services; and Kimberly Ellard is the director of the project.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 20 novembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 34 pour étudier le projet de loi C-34, Loi portant constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada et modifiant certaines lois en conséquence.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente:** Les sénateurs Gill et Eyton ont appuyé le projet de loi C-34 à l'étape de la deuxième lecture au Sénat. Le sénateur Gill, par ses observations, a bien résumé la teneur du projet. Le sénateur Eyton a soulevé quelques questions auxquelles le comité souhaite fournir des réponses satisfaisantes au cours des réunions sur ce projet de loi.

La loi est difficile à comprendre parce qu'elle est constituée aux deux tiers de modifications de plusieurs lois sur les transports. Il est facile de s'y perdre. Son objet est cependant très simple. À la vue des excellents résultats des mesures appliquées depuis 1986 pour faire observer les règlements de sécurité, le gouvernement a décidé de recourir aux mêmes mesures dans les secteurs ferroviaires et maritimes.

Le gouvernement impose maintenant des sanctions administratives, telle la suspension du permis à ceux qui contreviennent au règlement. Auparavant, les auteurs de ces infractions étaient poursuivis en justice. Le ministère affirme que les personnes observent mieux les règlements depuis l'instauration de ce nouveau type de sanction et l'abandon des poursuites en justice. Il faut cependant prévoir une instance dans les cas où un pilote ou un transporteur aérien estimerait que la sanction imposée est injuste, d'où la proposition de créer un tribunal d'appel des transports.

[*Traduction*]

Le projet de loi C-34 fait essentiellement deux choses: il crée un tribunal d'appel pour tous les modes de transport, et il instaure des sanctions administratives pour le transport ferroviaire et maritime. La plupart des groupes ou des parties intéressées, mais pas tous, sont favorables à ces changements.

L'appui au projet de loi était tel qu'il est passé très rapidement par toutes les étapes à la Chambre des communes et au comité des communes, peut-être trop rapidement, de l'avis de certains et de mon avis aussi. Nous devons prendre un peu plus de temps pour veiller à tenir compte de toutes les préoccupations.

Nous entreprenons aujourd'hui l'étude du projet de loi en entendant d'abord le ministère qui propose ces changements intéressants, à savoir Transports Canada.

[*Français*]

Nous recevons M. Gaétan Boucher, directeur général des Programmes de sécurité, Stratégies et coordination.

[*Traduction*]

Sherill Besser est avocate-conseil, Services juridiques, et Kimberly Ellard est directrice du projet.

Please proceed.

**Mr. Gaétan Boucher, Director General, Safety Programs, Strategies and Coordination, Transport Canada:** Madam Chairman, I would like to begin by conveying the regrets of the minister, Mr. Collenette, who is unable to be here today. I am pleased, however, to have the opportunity to appear on behalf of the minister before the Standing Senate Committee on Transport and Communications for its study of Bill C-34.

I propose outlining some of the key elements of the legislation, the content of which is very technical in nature. I believe this legislation contributes to Transport Canada's ongoing commitment to reforming Canada's transportation legislation and enhancing the safety and security of the national transportation system.

The legislation, which was given second reading in the Senate on November 6, has two key components. The first is the establishment of the transportation appeal tribunal of Canada. The second is the outlining of the tribunal's jurisdiction and decision making authorities by way of amendments to six pieces of transportation legislation, namely, the Aeronautics Act, the Railway Safety Act, the Canada Shipping Act, the Canada Transportation Act, the Marine Transportation Security Act, and Bill C-14, the Canada Shipping Act, 2001.

[Translation]

The Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC) is modelled upon the Civil Aviation Tribunal (CAT), an independent, quasi-judicial body established in 1986 to review enforcement decisions take under the Aeronautics Act.

The CAT has performed to the satisfaction of both the department and the aviation sector for over 15 years and is considered an example of a regulatory "best practice."

The TATC is a transformation of the Civil Aviation Tribunal into a multi-modal transportation tribunal which would provide the rail, marine and aviation sectors with access to an independent review process. The TATC would operate on the same principles as those of the CAT: independence, expertise, expediency, affordability, accessibility, fairness and transparency. The TATC Act deals with the "machinery" aspects of establishing the tribunal, such as membership appointment, duties and qualifications, and the review and appeal hearing process. The jurisdiction of the tribunal, in terms of the types of administrative enforcement decisions it could review, is set out in the amendments to the various transportation acts.

[English]

The tribunal could review six types of administrative decisions. They are: first, administrative monetary penalties that can be found under the Aeronautics Act, Canada Transportation Act, the Marine Transportation Security Act and Bill C-14, the Canada Shipping Act, 2001. The second includes a variety of licensing decisions under the Aeronautics Act, the Canada Shipping Act

Vous avez la parole.

**M. Gaétan Boucher, directeur général, Programmes de sécurité, Stratégies et coordination, Transports Canada:** Madame la présidente, j'aimerais tout d'abord vous transmettre les regrets du ministre, M. Collenette, qui ne peut pas être là aujourd'hui. Je suis heureux toutefois de comparaître, au nom du ministre, devant le Comité permanent des transports et des communications, chargé d'étudier le projet de loi C-34.

Je me propose de décrire quelques éléments clés de ce projet de loi, qui a un caractère très technique. Je crois que ce projet de loi représente un autre pas dans la voie que s'est tracée Transports Canada afin de modifier les lois canadiennes sur le transport et d'améliorer la sécurité et la sûreté du réseau national de transport.

Le projet de loi, qui a été adopté en deuxième lecture au Sénat le 6 novembre, comporte deux éléments: la constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada et l'établissement de la compétence et des pouvoirs décisionnels du tribunal par voie de modifications visant six lois sur les transports: la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la sûreté du transport maritime et le projet de loi C-14, Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

[Français]

Le Tribunal d'appel des transports du Canada est conçu sur le modèle du Tribunal de l'aviation civile, un organisme quasi judiciaire indépendant constitué en 1986 et ayant le mandat de réviser les décisions d'application prises en vertu de la Loi sur l'aéronautique.

Le Tribunal de l'aviation civile s'acquitte de son mandat à la satisfaction du ministère et du secteur de l'aviation depuis plus de 15 ans. On le cite comme exemple de «meilleure pratique» en matière de réglementation.

Le Tribunal d'appel des transports du Canada est une transformation du Tribunal de l'aviation civile en un tribunal de transport multimodal qui permettrait au secteur ferroviaire, maritime et aérien d'avoir accès à un processus de révision indépendant. Le nouveau tribunal fonctionnerait selon les mêmes principes qui régissent le Tribunal de l'aviation civile: indépendance, expertise, rapidité, économie, accessibilité, équité et transparence en sont les principales caractéristiques. La Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada porte sur les rouages entourant la constitution du tribunal comme la nomination, les fonctions et les compétences des conseillers, de même que le processus touchant les audiences en révision et en appel. La compétence du tribunal en termes de type de décision d'application administrative qu'il peut réviser est établie par voie de modification aux diverses lois sur les transports.

[Traduction]

Le tribunal aurait le pouvoir de réviser six différents types de décisions administratives: premièrement, les sanctions administratives prévues dans la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la sûreté du transport maritime et le projet de loi C-14, Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. La deuxième catégorie comprend diverses décisions



and Bill C-14, the Canada Shipping Act, 2001. The third type deals with refusals to remove enforcement notations under the Aeronautics Act, the Marine Transportation Security Act and Bill C-14, the Canada Shipping Act, 2001. The fourth covers decisions surrounding security screening officer designations that can be found under the Aeronautics Act, the Marine Transportation Security Act and the Railway Safety Act. Fifth, notices of default in relation to assurances of compliance under the Marine Transportation Security Act and Bill C-14, the Canada Shipping Act, 2001. Finally, the tribunal could consider orders under the Railway Safety Act.

[Translation]

The powers of the tribunal would depend on the nature of the administrative decision which is being reviewed. Where the enforcement action is substantially "punitive" in nature, the tribunal would be able to substitute its decision for that of the department. An example would be the review by the TATC of an administrative monetary penalty.

However, where the enforcement action has more to do with competencies, qualifications to hold licences, public interest or other safety considerations, the tribunal would generally be authorized only to confirm the department's decision or refer the matter back for reconsideration.

[English]

Madam Chair, consultations on the creation of this tribunal involved a wide range of marine, aviation and rail stakeholders. As was done in the case of the Bill C-14, the Canada Shipping Act, 2001, Transport Canada obtained approval to consult on a draft of this legislation. I believe that the comments received as a result of consultations improved the quality of this bill and showed the department's commitment to greater citizen engagement.

To conclude, the vast majority of infractions under the various pieces of transportation legislation are not criminal in nature. I believe that this bill goes a long way in modernizing the way Transport Canada addresses instances of less serious breaches of regulations.

This legislation facilitates the use of a broad spectrum of administrative enforcement actions by the department, while providing an independent review mechanism to those subject to these administrative actions. It is another example of this government's commitment to "getting government right."

We look forward to responding to any questions the committee may have. My colleagues and I are at your disposal in this regard.

touchant la délivrance des licences en vertu de la Loi sur l'aéronautique, de la Loi sur la marine marchande du Canada et du projet de loi C-14, Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. La troisième catégorie comprend les refus de radier du dossier les mentions d'application de la loi en vertu de la Loi sur l'aéronautique, de la Loi sur la sûreté du transport maritime et du projet de loi C-14, Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. La quatrième comprend les décisions concernant la désignation des agents de contrôle de sûreté en vertu de la Loi sur l'aéronautique, de la Loi sur la sûreté du transport maritime et de la Loi sur la sécurité ferroviaire. En cinquième lieu, il y a les avis de défaut relativement aux transactions de conformité en vertu de la Loi sur la sûreté du transport maritime et du projet de loi C-14, Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Enfin, le tribunal pourrait examiner des ordres émis en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

[Français]

Les pouvoirs du tribunal dépendraient de la nature de la décision administrative faisant l'objet de la révision. Lorsque la mesure d'application est essentiellement de nature punitive, le tribunal pourrait substituer sa décision à celle du ministère. Un bon exemple serait la révision d'une transaction administrative pécuniaire par le tribunal.

Toutefois, lorsque la mesure d'application touche davantage les compétences, les qualifications requises pour détenir une licence, l'intérêt public ou d'autres considérations de sûreté, le tribunal n'aurait généralement que le pouvoir de confirmer la décision du ministère ou de lui renvoyer l'affaire pour réexamen.

[Traduction]

Madame la présidente, un large éventail d'intervenants des secteurs maritime, aérien et ferroviaire a pris part aux consultations sur la constitution de ce tribunal. Comme ce fut le cas pour le projet de loi C-14, Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Transports Canada a obtenu l'approbation de procéder à des consultations sur une ébauche de ce projet de loi. À mon avis, les observations reçues dans le cadre de ces consultations ont permis d'améliorer la qualité du projet de loi et attestent la volonté du ministère d'accroître la participation des citoyens.

En conclusion, madame la présidente, la grande majorité des infractions ne sont pas de nature criminelle en vertu des diverses lois sur les transports. Je crois que ce projet de loi contribue grandement à moderniser la façon dont Transports Canada traite les infractions les moins graves.

Cette loi faciliterait le recours par le ministère à une vaste gamme de mesures d'application de nature administrative, tout en prévoyant un mécanisme de révision indépendant pour ceux qui font l'objet de ces mesures administratives. Voilà un autre exemple de la détermination du gouvernement à repenser le rôle de l'État.

Mes collègues et moi-même sommes à votre disposition et nous serons heureux de répondre aux questions que le comité pourrait avoir.

**The Chairman:** The establishment of the new tribunal appears to be a positive initiative that most people support. Do you see any potential or future areas of improvement of which we should be aware?

**Mr. Boucher:** Through our consultations, some people suggested that we should give more authority to the tribunal. There might be the possibility in the future that some people might argue again that we should give more authority to the tribunal in some areas.

I am not sure if this directly answers your question, but under other transportation acts, if there was a decision to introduce new enforcement tools, or if there were some enforcement decisions, they may want to use the tribunal to address some of those decisions. The way the legislation is structured would allow that possibility.

[Translation]

**The Chairman:** It would also be an advantage if the Transportation Appeal Tribunal intervened in the highway transportation sector. Given the fact that interprovincial highway transportation is a matter of federal jurisdiction — a jurisdiction that it nonetheless delegated to the provinces — and the high number of casualties in highway accidents, has the department begun to consider administrative sanctions for highway transportation?

**Mr. Boucher:** The administration of the Motor Vehicle Transport Act was delegated mainly to the provinces. Currently, we do not have — since Bill S-3 was approved here with amendments — any provisions whereby the federal government could impose some sanctions on certain areas in highway transportation, especially as concerns trucks. Thus, such measures are not being envisaged, and consequently, such measures would not come up before the courts.

[English]

**Senator Oliver:** This is in fact an important piece of legislation. I am glad that our chair said that we will take our time to ensure we get it right.

I am from Atlantic Canada. I always look at legislation to see how it will affect people from my area. I began by looking at who sits on the Civil Aviation Tribunal, where they are from and how my area of the country is represented. There is no one on the Civil Aviation Tribunal from Newfoundland, Nova Scotia or Prince Edward Island. There is one person on the tribunal from New Brunswick and a host of people from the province of Ontario.

In my opinion, that is not adequate. I say that because we have a number of transportation matters in relation to aviation, ports and so on in Atlantic Canada and in and out of Halifax in particular.

Clause 3(1) of the bill states “The Governor in Council shall appoint as members of the Tribunal persons who, in the opinion of the Governor in Council, collectively have expertise...”

**La présidente:** La création du nouveau tribunal semble être un pas dans la bonne voie qui recueille un appui majoritaire. Y a-t-il d’après vous des améliorations qui pourraient y être apportées et dont nous devrions être conscients?

**M. Boucher:** Certaines des personnes que nous avons consultées ont proposé d’accroître les pouvoirs du tribunal. On peut donc s’attendre à ce que certaines personnes recommandent encore une fois d’accroître certains des pouvoirs du tribunal.

Je ne sais pas si cela répond directement à votre question, mais si, aux termes d’autres lois sur les transports, on décidait d’instituer de nouveaux mécanismes d’application ou si on prenait d’autres décisions relatives à l’application de la loi, certains pourraient vouloir demander au tribunal d’examiner certaines de ces décisions. La loi prévoit cette possibilité.

[Français]

**La présidente:** Les interventions du tribunal d’appel des transports dans le secteur du transport routier pourraient être aussi avantageuses. Compte tenu du fait que le transport routier interprovincial relève de la compétence du gouvernement fédéral — une compétence qu’il a quand même déléguée aux provinces — et du nombre élevé d’accidents qui font des blessés et des morts, le ministère a-t-il commencé à prévoir des sanctions administratives pour le transport routier?

**M. Boucher:** L’administration de la Loi sur le transport des véhicules automobiles a été déléguée principalement aux provinces. Présentement, nous n’avons pas — le projet de loi S-3 a été approuvé ici avec modification — de dispositions où le gouvernement fédéral pourrait imposer certaines sanctions à l’égard de certaines mesures du transport routier, notamment sur le plan des camions. Il n’est donc pas envisagé de prendre de telles mesures et par ricochet, de telles mesures ne seraient pas présentées devant le tribunal.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Le projet de loi dont nous sommes saisis est effectivement important. Je me réjouis de ce que notre présidente ait dit que nous allons prendre notre temps pour nous assurer de bien faire les choses.

Je suis du Canada atlantique. Aussi j’examine toujours les lois en fonction des répercussions qu’elles auront pour les gens de ma région. J’ai commencé par examiner la composition du Tribunal de l’aviation civile, pour voir d’où viennent les membres du tribunal et s’il y en a parmi eux qui représentent ma région. Le Tribunal de l’aviation civile ne comprend aucun représentant de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse ou de l’Île-du-Prince-Édouard. On y trouve un seul représentant du Nouveau-Brunswick et une foule de représentants de l’Ontario.

Cette situation est inacceptable selon moi. Je dis cela à cause des nombreux dossiers relatifs au transport, aviation, ports, et cetera, qui concernent le Canada atlantique et plus particulièrement Halifax.

Le paragraphe 3(1) du projet de loi dispose que «Le gouverneur en conseil nomme au Tribunal des membres [...] possédant collectivement des compétences [...]»



Could you tell us a little more about how this process will take place? Is it possible, for instance, that before they are confirmed they could come before a committee such as this? This committee would have a chance to vet it — not to confirm it as United States confirmation hearings do — but at least to ensure that there is some balance between the East Coast, the West Coast and the central part of the country.

**Mr. Boucher:** As I understand the way the process works, those are Governor in Council type of appointees. There is a process whereby interested candidates can indicate their interest. I do not know if this is something that a committee like this can consider. However, there is a good process in place for that type of nomination. As the provisions of clauses 12 and 13 state, we want to ensure there is modal representation and expertise to deal with the case put before the tribunal. As to a process for a committee like this to consider candidates, I do not know if that has been done in the past. However, I understand there is a process in place that is followed.

We are now expanding that to the marine and rail modes. The intention is clear that we will have representation from the Maritime provinces, especially on the marine side. It is interesting you raise that point because during our consultations some people asked questions about that. I understand that some people may have already submitted their names through the regular process.

**Senator Oliver:** You said something that I found interesting. You said that one of powers is the decision to refer the matter back for reconsideration. My concern relates to the doctrine of reconsideration. I am a lawyer and I have practised before administrative tribunals before.

The doctrine of reconsideration is well known. It can be fraught with many difficulties unless you clearly define what it is that they have the right to reconsider and what are their powers of reconsideration. Do they only have the power to reconsider something new, or how new, and how is “new” defined?

What will your tests for reconsideration be? If they are not clear, the process can be flawed and it can become like a kangaroo court. Could you explain more specifically the doctrine of reconsideration as it will apply in this statute?

**Mr. Boucher:** In terms of reconsideration, the tribunal has the final decision. They either substitute their decision or they send it back to the department for reconsideration. Where we are trying to make a difference is in the case of what we call “punitive-type” decisions. In those cases, the tribunal would have the final decision. Not only would it have the final decision, it could also substitute its decision for the decision made by the department.

In the case of competencies, for example, if your licence is being suspended or removed because the department has judged that you have become incompetent to hold such a licence, then the tribunal could consider the situation. They might either confirm the departmental decision or send it back to the department for

Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur le processus qui sera suivi? Serait-il possible, par exemple, qu'avant que leur nomination ne soit confirmée, les conseillers soient appelés à comparaître devant un comité comme le nôtre? Le comité en question aurait l'occasion de revoir ces nominations, non pas seulement de les confirmer comme cela se fait aux États-Unis, mais à tout le moins de veiller à ce qu'il y ait un certain équilibre entre la côte Est, la côte Ouest et la partie centrale du pays.

**M. Boucher:** D'après ce que je sais du processus de nomination par le gouverneur en conseil, les candidats intéressés ont la possibilité de se manifester. Je ne sais pas si un comité comme celui que vous proposez pourrait avoir un rôle à jouer à cet égard. Il existe toutefois un processus bien établi pour les nominations de ce genre. Comme le précisent les articles 12 et 13, nous voulons avoir l'assurance que les membres possèdent des compétences reliées au secteur des transports en cause devant le tribunal. Pour ce qui est de la possibilité qu'un comité comme celui que vous proposez puisse interroger les candidats, je ne sais pas si c'est quelque chose qu'on a déjà fait. Je crois savoir cependant qu'il existe un processus pour les nominations.

Nous ne faisons qu'étendre ce processus aux secteurs maritime et ferroviaire. Il est clair que l'intention est d'assurer une représentation des provinces maritimes, surtout pour les questions maritimes. Il est intéressant que vous souleviez cette question puisque c'est précisément ce qui préoccupait certaines des personnes que nous avons consultées. Je crois savoir que certaines personnes ont peut-être déjà présenté leur candidature en suivant le processus habituel.

**Le sénateur Oliver:** Vous avez dit quelque chose qui m'a frappé. Vous avez dit que le tribunal aurait notamment le pouvoir d'ordonner l'examen d'une décision. La doctrine de l'examen judiciaire m'intéresse tout particulièrement. Je suis avocat et j'ai eu l'occasion de plaider devant des tribunaux administratifs.

La doctrine du réexamen est bien connue. Elle peut cependant poser bon nombre de problèmes à moins de définir clairement ce qu'ils ont le droit de réexaminer et quels sont leurs pouvoirs de réexamen. Ont-ils seulement le pouvoir de réexaminer quelque chose de nouveau et quelle est la définition de «nouveau»?

Quels seront les critères de réexamen? Si les critères ne sont pas clairs, cela risque de fausser le processus et cela peut devenir un tribunal irrégulier. Pouvez-vous expliquer davantage la doctrine de réexamen qui s'appliquera dans cette loi?

**M. Boucher:** En ce qui concerne le réexamen, c'est le tribunal qui prend la décision finale. Il peut soit substituer sa décision, soit la renvoyer au ministère pour réexamen. Là où nous tentons de faire une différence, c'est pour ce que nous appelons des décisions de type punitif. Dans ces cas, c'est le tribunal qui aura le dernier mot, et non seulement il aurait le dernier mot, mais il pourrait par ailleurs substituer sa décision à la décision prise par le ministère.

Dans le cas des compétences, par exemple, si le ministère suspend ou retire un permis parce qu'il juge que vous n'avez plus les compétences voulues pour détenir un tel permis, alors le tribunal pourrait examiner la situation. Il pourrait soit confirmer la décision du ministère, soit renvoyer le dossier au ministère pour



review. The department, of course, could decide to stick to its original decision.

**Senator Oliver:** My final question is about timing. The Canada Shipping Act was just before us. After we do our due diligence and examine this bill and it goes back to the chamber, could you tell us something about when it will become active and effective? There are a number of groups, agencies and organizations waiting for this to become law. What is your internal plan in that regard?

**Mr. Boucher:** It may take up to one year to make it effective. Since you mentioned the Canada Shipping Act, I would point out that before they introduce all the regulations that go with the new enforcement tools and the new compliance strategy, it will take at least two or three years before all the tools are in place under the new Canada Shipping Act.

**Senator Oliver:** Are you saying it may be three years before all Canada Shipping Act matters could be heard by this new tribunal?

**Mr. Boucher:** Yes, two or three years. There is much work to do. Bill C-14 has been passed. At the same time, regulations need to be developed, the new bill has to be implemented and there have to be new regulations to go along with it.

Although I am not the in-house expert on the Canada Shipping Act, I suggest that it will take two or three years for full implementation. In the meantime, there are some sections of the existing CSA that fall under the tribunal. However, we do not see a lot of activity in those areas.

**Senator Callbeck:** Senator Oliver touched on the powers of the tribunal. I read somewhere that the tribunal does not have enough power. In reference to enforcement action and the qualifications for whole licences, you mentioned that decision is left with the minister or the department rather than the tribunal. Why is that?

**Mr. Boucher:** That is a good question. We are drawing a line with regard to safety-type decisions. In terms of qualifications and competencies, it is clearly the minister's decision is to issue, suspend or amend. If we do not want to create another layer of safety decisions, that is where we have to draw the line.

With regard to punitive-type decisions, for example, in aviation, there are clear provisions to do this or that. If you do not comply with those provisions, then it will cost you so much. At that point, the tribunal can then substitute its decision.

My colleague may want to add something to that.

réexamen. Naturellement, le ministère pourrait décider de maintenir sa décision initiale.

**Le sénateur Oliver:** Ma dernière question concerne le calendrier. Nous venons tout juste d'examiner la Loi sur la marine marchande du Canada. Lorsque nous aurons examiné ce projet de loi avec la diligence voulue et qu'il sera renvoyé à la Chambre, pouvez-vous nous dire quand il entrera en vigueur? Il y a un certain nombre de groupes, d'agences et d'organisations qui attendent que ce projet de loi devienne loi. Quel est votre plan interne à cet égard?

**M. Boucher:** Il faudra peut-être jusqu'à un an avant que la loi soit en vigueur. Puisque vous avez mentionné la Loi sur la marine marchande du Canada, permettez-moi de souligner qu'avant que l'on prenne tous les règlements qui doivent accompagner les nouveaux outils d'application et la nouvelle stratégie d'observation, il faudra au moins deux à trois ans avant que soient en place tous les outils voulus aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada.

**Le sénateur Oliver:** Voulez-vous dire qu'il faudra peut-être attendre trois ans avant que toutes les causes relatives à la Loi sur la marine marchande du Canada puissent être entendues par ce nouveau tribunal?

**M. Boucher:** Oui, deux ou trois ans. Il y a beaucoup de travail à faire. Le projet de loi C-14 a été adopté. En même temps, il faudra élaborer un règlement, le nouveau projet de loi doit être mis en oeuvre et il devra être accompagné d'un nouveau règlement.

Bien que je ne sois pas l'expert interne en ce qui concerne la Loi sur la marine marchande du Canada, je dirais qu'il faudra deux à trois ans avant qu'elle puisse être pleinement mise en oeuvre. Entre-temps, il y a certains articles de la loi actuelle qui relèvent du tribunal. Cependant, nous ne voyons pas beaucoup d'activités dans ces domaines.

**Le sénateur Callbeck:** Le sénateur Oliver a parlé des pouvoirs du tribunal. J'ai lu quelque part que le tribunal n'a pas suffisamment de pouvoir. En ce qui concerne les mesures d'application et les conditions requises pour obtenir un permis, vous avez mentionné que cette décision était prise par le ministre ou le ministère plutôt que par le tribunal. Pourquoi?

**M. Boucher:** C'est une bonne question. Nous établissons la limite en ce qui concerne les décisions qui ont une incidence sur la sécurité. Pour ce qui est des qualités requises et des compétences, il est clair que c'est au ministre de décider s'il va délivrer un permis, le suspendre ou le modifier. Si nous ne voulons pas créer un autre niveau décisionnel en ce qui a trait à la sécurité, c'est là où nous devons établir la limite.

En ce qui concerne les décisions de type punitif, par exemple, en aviation, les dispositions sont claires pour ce que l'on peut faire et ne pas faire. Si vous ne respectez pas ces dispositions, alors il vous en coûtera tel montant. À ce moment-là, le tribunal peut alors substituer sa décision.

Ma collègue a peut-être quelque chose à ajouter à ce sujet.

**Ms Kimberly Ellard, Director, Strategies and Issues Safety Programs, Transport Canada:** Perhaps it might assist the powers. The policy decision has been based on whether or not the grounds for the administrative action taken by the government is of a punitive or non-punitive nature.

I will give an example. When the department decides to issue an administrative monetary penalty, the grounds for the minister or the representative taking it is: You broke the law? What law did you break? You broke a provision of a regulation or an act that deals with safety at the federal level. The main thing there is that it is more of a disciplinary nature saying, "Okay, you broke the law. We are going to impose an administrative monetary penalty."

For example, there could be the issuance of an administrative monetary penalty, say in the amount of \$500, under the Aeronautics Act. It is on the grounds that the person contravened a specific provision of the act, such as low flying. We will then say to this person, "We are intending to impose a \$500 monetary penalty because you broke the law by low flying." That is an example of one that is purely disciplinary.

Another example would be that you could issue a monetary penalty to a cruise ship operator under the Marine Transportation Security Act for violating the security measures made under that act. For instance, what did he fail to observe? A requirement for screening passengers. The major objective there is to discipline the person for breaking a safety-related provision of the law.

When we get into the area called "non-punitive," the substance of the decision is not that someone broke the law, but that there is more of a public interest in terms of safety concerns. In the grounds for such decisions the minister will use phrases such as "in the public interest," "medical grounds," "incompetence" or someone has done something that "compromises safety." When dealing with this type of action there can also be a remedial component. Often, when we make the decision to do something, we also tell you the conditions for reinstatement.

I will give you some examples of when we do something of a safety nature and where we have limited the powers of the tribunal. For instance, let us say that we suspend a ship master's certificate under the Canada Shipping Act. Why would we do that? Because the person no longer meets the medical standards applicable to that certificate. The tribunal can look at this and decide, based on medical condition, that the person no longer meets the certificate requirements. In the alternative, they may decide that a newly available drug might address the person's medical condition and therefore the minister should review the decision.

With regard to matters of public interest and safety, it is not our purpose to say that a person did something wrong. We would like the person to get back his or her licence, provided they can operate in a safe manner.

**Mme Kimberley Ellard, directrice, Stratégies et enjeux, Transports Canada:** Je peux peut-être vous aider en ce qui concerne les pouvoirs. La décision stratégique est prise selon que les motifs pour lesquels le gouvernement prend des mesures administratives sont de nature punitive ou non.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Lorsque le ministère décide d'imposer une sanction pécuniaire administrative, le ministre ou le fonctionnaire se fonde sur les motifs suivants: A-t-on enfreint la loi? Quelle loi a-t-on enfreinte? On a enfreint une disposition d'un règlement ou d'une loi qui traite de la sécurité au palier fédéral. Il s'agit surtout d'une mesure disciplinaire si on dit: «Très bien, on a enfreint la loi. Nous allons donc imposer une sanction pécuniaire administrative.»

Par exemple, on pourrait imposer une sanction pécuniaire administrative, disons de 500 \$, aux termes de la Loi sur l'aéronautique parce que la personne a enfreint une disposition spécifique de la loi, notamment en ce qui concerne les vols à basse altitude. Nous dirons ensuite à cette personne: «Nous avons l'intention d'imposer une sanction pécuniaire de 500 \$ parce que vous avez enfreint la loi en volant à basse altitude.» C'est un exemple de mesure qui est purement disciplinaire.

Un autre exemple serait d'imposer une sanction pécuniaire à l'exploitant d'un paquebot de croisière qui n'aurait pas respecté les mesures de sécurité prévues dans la Loi sur la sûreté du transport maritime. Par exemple, quelle mesure n'a-t-il pas observée? L'exigence relative à la vérification des passagers. Le principal objectif consiste à discipliner la personne qui n'a pas respecté une disposition de la loi relativement à la sécurité.

En ce qui concerne ce qu'on appelle les mesures non punitives, la décision se fonde non pas sur le fait que quelqu'un a enfreint la loi, mais plutôt que c'est dans l'intérêt public pour des raisons de sécurité. Dans les motifs de décision, le ministre utilisera des expressions telles que «dans l'intérêt public», «pour des raisons médicales», «incompétence», ou il dira que quelqu'un a fait quelque chose qui «compromet la sécurité». En ce qui concerne ce type d'action, il peut également y avoir un élément de recours. Souvent, lorsque nous prenons la décision de faire quelque chose, nous donnons aussi les conditions de remise en vigueur.

Je vais vous donner des exemples de cas où nous intervenons pour des raisons de sécurité et où nous avons limité les pouvoirs du tribunal. Par exemple, disons que nous suspendons la reconnaissance des titres de compétence d'un capitaine aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada. Pourquoi ferions-nous une telle chose? Parce que la personne ne répond plus aux normes médicales qui s'appliquent. Le tribunal peut examiner le dossier et décider, en se fondant sur des conditions médicales, que la personne ne répond plus aux exigences. Par contre, il peut décider qu'un nouveau médicament pourrait régler le problème médical de cette personne et que par conséquent le ministre devrait réexaminer la décision.

En ce qui concerne les questions d'intérêt public et de sécurité, notre objectif n'est pas de dire qu'une personne a fait quelque chose de mal. Nous aimerions que la personne puisse reprendre possession de son permis, pourvu qu'elle puisse travailler de façon sécuritaire.



This goes back to the question about reconsideration. The decision will go back. There is a requirement that you respond quickly. The decision will be made by someone other than the people who made the original decision. As much information as possible will be considered in order to give the person a chance, because we are not dealing with culpability. The decision was based purely on safety reasons.

I will give another example with regard to railway orders. We could issue an order to a company under the Railway Safety Act telling it to take corrective action on the grounds that its safety management system has deficiencies that risk compromising safety. If this went to the tribunal, they would review the safety management system.

I hope you can see the tenor of the type of activity we are doing. In this case, the policy decision was to limit the tribunal's powers with respect to overturning the decision of the minister that was based on something other than culpability.

**Senator Callbeck:** Is this division of powers the same as in the present aviation tribunal?

**Ms Ellard:** Yes, it is.

**Senator Callbeck:** It obviously works well then?

**Ms Ellard:** We believe it does. The chair of that tribunal will be appearing before you later, I believe.

**Senator Callbeck:** Senator Oliver asked about membership. I believe it says it must collectively have expertise in transportation matters. What does that mean? Does that mean that everyone has to have expertise in transportation matters? I read somewhere that if a matter arose that concerned health, there must be someone with medical expertise and that they were not required to have transportation expertise. Can a member of the tribunal have no expertise in transportation?

**Mr. Boucher:** You could be a medical expert in civil aviation but you could hear a case in marine because a medical question is being dealt with and not a marine transportation question per se.

**Senator Callbeck:** There can be members on that tribunal, as there are on the Civil Aviation Tribunal, who are medical doctors and have no expertise in transportation?

**Mr. Boucher:** Yes.

**Senator Callbeck:** Are there delays at the Civil Aviation Tribunal? Does it work well or is there a backlog?

**Mr. Boucher:** I understand that tomorrow you are meeting with the chair of the Civil Aviation Tribunal. Perhaps I could suggest that you might want to raise that question then.

Cela revient à la question du réexamen. La décision sera réexaminée. Il faut réagir rapidement. La décision sera prise par une personne autre que celle qui a pris la décision initiale. On tiendra compte du plus grand nombre d'éléments possible afin de donner une chance à cette personne, car il ne s'agit pas d'une question de culpabilité. La décision a été prise uniquement pour des raisons de sécurité.

Je vais vous donner un autre exemple en ce qui concerne les ordonnances ferroviaires. Aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire, nous pourrions ordonner à une société de prendre des mesures correctives parce que son système de gestion de la sécurité comporte des lacunes qui risquent de compromettre la sécurité. Si l'affaire était portée devant le tribunal, ce dernier examinerait le système de gestion de la sécurité.

J'espère que vous comprenez la teneur du type d'activité que nous menons. Dans ce cas-ci, la décision stratégique a été de limiter les pouvoirs du tribunal en ce qui concerne le renversement de la décision du ministre qui était fondée sur un motif autre que la culpabilité.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce que la répartition des compétences demeure la même que dans le tribunal actuel de l'aviation civile?

**Mme Ellard:** Oui.

**Le sénateur Callbeck:** Alors ce tribunal fonctionne manifestement bien?

**Mme Ellard:** Nous le pensons. Le président de ce tribunal est censé témoigner devant vous.

**Le sénateur Callbeck:** Le sénateur Oliver vous a interrogés au sujet des membres qui en feront partie. Il me semble que le texte exige que ces derniers devront avoir certaines compétences en matière de transport. Qu'est-ce que cela veut dire? Est-ce que cela signifie que tout le monde doit être expert en ce qui concerne les transports? J'ai lu quelque part que si une question portant sur la santé était soulevée, il fallait disposer de quelqu'un ayant des connaissances médicales mais pas nécessairement en matière de transport. Est-ce qu'un membre de ce tribunal peut vraiment ne rien connaître au transport?

**M. Boucher:** On peut être spécialiste des questions médicales de l'aviation civile mais aussi entendre une cause portant sur le transport maritime, du fait que cette dernière est de nature médicale et n'est pas liée au transport maritime en soi.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce que certains des membres du tribunal pourraient être des médecins tout en n'ayant aucune connaissance spécialisée dans les transports, comme c'est le cas avec le Tribunal de l'aviation civile?

**M. Boucher:** Oui.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce qu'il y a de longs délais lorsqu'on fait affaire avec le Tribunal de l'aviation civile? Est-ce qu'ils travailleront rondement ou est-ce qu'il y a un arriéré?

**M. Boucher:** Je crois savoir que demain, vous entendrez le président du Tribunal de l'aviation civile. Peut-être pourriez-vous soulever cette question auprès de lui.



**Senator Spivak:** As I understand it, the reason for this legislation is to extend the reconsideration contained in the Civil Aviation Act to other modes of transportation. Am I correct that the purpose is not to alter the appeal nature of the tribunal?

**Ms Ellard:** It depends upon what you mean by "reconsideration."

**Senator Spivak:** You explained the differences. I do not comprehend the whole thing, but I will. I think I understand what you are getting at.

Who was calling for this? Was there a great groundswell in the boondocks for this change? Was the industry calling for it?

**Mr. Boucher:** We have several consultation mechanisms in Transport Canada in all the modes. We have the Canadian Aviation Regulatory Advisory Committee, the Canadian Marine Advisory Committee and the Railway Safety Consultative Committee. It was a result of the combination of regular, ongoing discussions with the industry and the trend of the government to dejudicialize. When we went in that direction with Bill C-14, we decided that the expansion of the tribunal to the other modes made a lot of sense.

**Senator Spivak:** You are talking about consultation after it was decided to introduce this legislation, not before.

**Mr. Boucher:** No, no. I am sorry.

**Senator Spivak:** Dejudicialization was a government policy.

**Mr. Boucher:** We had authority to consult on a draft bill, as there was authority for Bill C-14.

**Senator Spivak:** I understand that, but when you are considering a policy you are either responding to the public or you are formulating the policy yourself. Obviously, this was formulated. Who was asking for this?

**Ms Ellard:** We must look back to what was happening in various transportation modes. In the fall of 1997, there was a major national consultation tour on how to reform marine legislation, particularly the Canada Shipping Act. In 1998, a draft paper was presented which, among other things, proposed ideas for improvement of that regime. The consultation document said that various options were discussed to enhance the marine safety directorate's ability to enforce the provisions of the Canada Shipping Act. The marine community stressed and confirmed a number of needs and concerns, including the need for Transport Canada to have more flexibility in responding to violations of marine legislation and regulations and the need to apply different enforcement measures to different violations. As well, they did mention having a review mechanism.

**Le sénateur Spivak:** Si je ne m'abuse, la raison d'être de ce projet de loi est d'étendre le réexamen figurant dans la Loi sur l'aviation civile à d'autres moyens de transport. Ai-je raison de dire que son objet n'est pas de modifier la nature de ce tribunal d'appel?

**Mme Ellard:** Cela dépend de ce qu'on attend par «réexamen».

**Le sénateur Spivak:** Vous nous avez expliqué ces différences. Je ne comprends pas tout, mais j'y arriverai. Pour le moment, je crois comprendre où vous voulez en venir.

Qui a demandé cela? Est-ce qu'il y a eu une grande vague d'opinion publique en faveur de cela, est-ce que l'industrie l'a réclamé?

**M. Boucher:** Transports Canada dispose de plusieurs mécanismes de consultation portant sur tous les moyens de transport. Ainsi par exemple, nous comptons le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, le Conseil consultatif maritime canadien et le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire. Ces mesures sont le fruit de consultations régulières auprès de l'industrie mais aussi de la tendance du gouvernement à déjudicialiser. Lorsque nous avons emprunté cette voie avec le projet de loi C-14, nous avons pensé qu'il était tout à fait logique d'élargir la portée du tribunal aux autres moyens de transport.

**Le sénateur Spivak:** Vous parlez toutefois de consultations a posteriori, effectuées après la décision de déposer le projet de loi, et pas avant.

**M. Boucher:** Non, non, je m'excuse, ce n'est pas ainsi.

**Le sénateur Spivak:** La déjudicialisation était déjà une politique gouvernementale.

**M. Boucher:** Nous étions autorisés à effectuer des consultations dès la présentation d'un avant-projet de loi, tout comme cela s'est fait lors de l'élaboration du projet de loi C-14.

**Le sénateur Spivak:** Je comprends tout à fait, mais lorsqu'on envisage d'adopter une politique, c'est soit en réaction à une demande du public, soit de son propre chef. Il ne fait aucun doute qu'en l'occurrence, on a agi de son propre chef. Or qui réclamait cela?

**Mme Ellard:** Il faut que nous gardions à l'esprit ce qui se passait dans les divers moyens de transport à cette époque. À l'automne de 1997, nous avons tenu une grande consultation nationale sur la refonte de la législation relative au transport maritime et particulièrement de la Loi sur la marine marchande. En 1998, un avant-projet a été présenté, qui proposait, entre autres choses, l'amélioration de ce régime de réglementation. Selon ce document qui était le fruit des consultations, on avait discuté de diverses possibilités qui permettraient à la Direction générale de la sécurité maritime de mieux exécuter les dispositions de la Loi sur la marine marchande. Le milieu du transport maritime a confirmé et souligné certains besoins et préoccupations, y compris le besoin pour Transports Canada d'avoir plus de latitude lorsqu'il faut réagir aux violations des lois et règlements maritimes et le besoin d'exécuter des mesures différentes selon la nature des infractions. On a également mentionné la création d'un mécanisme de réexamen.

The same thing happened in rail. There was a national tour after the expression of some major concerns about safety. There were amendments to the act. It was again thought that there was a need for an escalation and a number of tools. If you are going to incorporate administrative tools, you need an independent review mechanism.

**Senator Spivak:** There is great public concern in this country about the safety of trucking. It is not accurate to say that the federal government does not have a role, because in "Freedom to Move," which changed policy in the late 1980s, the government retained power for national safety. In the United States, road safety has been a federal responsibility for 50 to 100 years.

Why is it that road safety is never included in policy changes that include every other mode?

**Mr. Boucher:** I am not the best person to answer that question.

**Senator Spivak:** You had better be, because you are bringing this information forward. We are representing the public interest and we need to know why you left out road safety.

**Mr. Boucher:** This type of debate took place when Bill S-3, dealing with the Motor Vehicle Safety Act, was discussed. We believe that all the arguments were debated. The delegation to the provinces under the Motor Vehicle Transport Act has been working reasonably well. The amendments to Bill C-3 include some specific improvements with respect to the national safety code and safety ratings.

**Senator Spivak:** We heard testimony very contrary to that, but that is not the issue. The civil aviation board was working very well too, but you are changing it. It does not make sense. You are expanding it and making it multi-modal.

It is not because it was not working well; it is because you wanted to expand to other modes of transport. It does not make sense to me if you are expanding to other modes of transport, that you would leave out something which affects so many citizens in Canada and about which they have grave concerns.

**Mr. Boucher:** A policy decision had been made to delegate this to the administration.

**Senator Spivak:** That is not accurate. The delegation is for implementation. The federal government retains the responsibility for the National Safety Code across the country. Besides which, trucks go from one province to another. They do not just stay in one province.

**Mr. Boucher:** You are raising the decision made not to start developing some enforcement tools and compliance tools and having inspectors that would do inspections.

La même chose s'est passée dans le secteur du transport ferroviaire. On a tenu des consultations nationales en réponse à certaines grandes préoccupations au sujet de la sécurité. Cela a mené à l'adoption de modifications à la loi. Encore une fois, on a estimé qu'il fallait resserrer les choses et fournir certains mécanismes. Précisément, si on veut créer des moyens administratifs, il faut aussi prévoir la création d'un mécanisme de réexamen indépendant.

**Le sénateur Spivak:** Vous savez, la population de ce pays s'inquiète vivement au sujet de la sécurité dans le camionnage. Il n'est pas exact de dire que le gouvernement fédéral n'a pas de rôle à jouer, car lorsque le document «Aller sans entraves» a donné une nouvelle orientation à la politique des transports à la fin des années 80, le gouvernement a quand même conservé son pouvoir en matière de sécurité nationale. Aussi, aux États-Unis, la sécurité routière relève du gouvernement fédéral depuis une cinquantaine voire même une centaine d'années.

Pourquoi est-ce que la sécurité routière ne figure jamais dans les modifications de politique portant sur tous les autres modes de transport?

**M. Boucher:** Je ne suis pas vraiment habilité à répondre à cette question.

**Le sénateur Spivak:** Il faudrait pourtant, car c'est vous qui nous renseignez sur tout cela. Nous représentons le public et dans son intérêt, il faut que nous sachions pourquoi vous n'avez pas abordé la question de la sécurité routière.

**M. Boucher:** On a tenu le même genre de débat lorsque le projet de loi S-3, la Loi sur la sécurité de véhicules automobiles, était à l'étude. À notre avis, tous les arguments ont alors été entendus. La délégation de pouvoirs aux provinces en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur a donné d'assez bons résultats. En outre, les amendements au projet de loi S-3 comprennent certaines améliorations précises au Code national visant la sécurité et les codes de sécurité.

**Le sénateur Spivak:** Nous avons entendu des témoignages tout à fait contraires, mais là n'est pas la question. La Commission de l'aviation civile fonctionnait bien elle aussi, mais vous changez les choses. C'est absurde. Vous êtes en train d'élargir le tribunal à tous les modes de transport.

Ce n'est pas parce qu'il ne fonctionne pas bien que vous agissez ainsi, c'est parce que vous voulez étendre sa juridiction aux autres modes de transport. Si telle est bien votre intention, il me paraît absurde d'omettre quelque chose qui touche tant de citoyens et qui les préoccupe.

**M. Boucher:** Ces pouvoirs ont été délégués à l'administration à la suite d'une décision de principe.

**Le sénateur Spivak:** Ce n'est pas exact. La délégation vise la mise en oeuvre. Le gouvernement fédéral est toujours l'autorité suprême du Code national de sécurité dans le pays tout entier. De plus, les camions transitent d'une province à une autre. Leurs activités ne se limitent pas à une seule province.

**M. Boucher:** Vous soulevez ici la décision de s'abstenir de concevoir des mécanismes d'exécution et d'affecter des inspecteurs à la surveillance de la sécurité.



**Senator Spivak:** In your opinion, was this a good policy decision or a bad one?

**The Chairman:** That is a terrible question to ask.

**Mr. Boucher:** As you know, senator, it was a policy decision made by the minister. I am here to address facts and the bill.

**Senator Spivak:** I apologize for the question. I thought you might venture an opinion. Thank you.

**Senator Finestone:** I noticed that the Civil Aviation Tribunal was set up in 1986. The political decision as to what would be in the best interests of the industry took place after consultation, because it would seem that this independent, quasi-judicial body was well received. I read the remarks of Senator Gill and Senator Eyton.

As I read your issue sheet section, I wondered what happened to the question of justice in Canada. This may be a peculiar question, but when there is a decision taken by a tribunal and that decision is qualified in terms of its authority by the minister and the minister's decision, there is perhaps the sense, the perception, that it is not always a judicial decision. I am not saying that this actually happens. I am thinking of a democratic society where the final arbiter of decisions is the justice system. This is quasi-judicial; this is not final arbiter. The Supreme Court of Canada is the final arbiter.

What happens when the administrative body — the bureaucrats or functionaries — takes a decision and the tribunal reviews that decision and does not agree with what the administrators are saying? It then goes back, and the bureaucrats and/or the minister make a decision. I am the injured party. I am a private citizen or a business corporation, which is a private citizen in a sense. I am dead in the tracks. I cannot then go the next and last step in a democracy and appeal to the Federal Court or Supreme Court.

Am I accurate in giving you this picture? I was not sure, so I went back and looked at how it split up the administrative enforcement action and then the tribunal authority. Everything is "can confirm minister's decision," "can substitute its decision," in every instance, whatever the picture may be. Could you answer that? It has stood the test of time since 1986.

**Ms Sherill Besser, Senior Counsel, Legal Services, Transport Canada:** I will break it down, if I may, senator.

In terms of administrative monetary penalties — which are purely disciplinary action — the tribunal, as my colleague said, may substitute its decision for that of the minister.

In terms of what I would call purely licensing actions, which are those decisions in which the minister is responsible for issuing a licence to someone because they meet the qualifications, if the decision is that the person no longer meets the qualifications, the

**Le sénateur Spivak:** À votre avis, cette décision de principe est bonne ou mauvaise?

**La présidente:** C'est vraiment terrible de devoir répondre à une telle question.

**M. Boucher:** Vous n'ignorez pas, madame le sénateur, que c'est le ministre qui a adopté cette décision. Pour ma part, je suis ici pour vous fournir des faits et parler du projet de loi.

**Le sénateur Spivak:** Excusez-moi. Je pensais que vous oseriez peut-être nous donner votre avis. Je vous remercie.

**Le sénateur Finestone:** J'ai remarqué que le Tribunal de l'aviation civile a été mis sur pied en 1986. La décision ayant présidé à sa création, dans l'intérêt de l'industrie, a fait suite à des consultations, car il semble que cet organisme indépendant quasi judiciaire a été bien accueilli. J'ai lu là-dessus les observations des sénateurs Gill et Eyton.

Lorsque je me suis reportée à votre exposé de la question, je me suis demandé ce qu'il était advenu du souci de la justice au Canada. La question vous paraîtra peut-être bizarre, mais lorsqu'un tribunal se prononce et que le jugement est nuancé par le ministre et partant quelque peu amoindri, alors on a peut-être l'impression qu'il ne s'agit pas toujours d'une décision judiciaire. Je ne prétends pas que c'est ainsi que les choses se passent. Je pense seulement à une société démocratique, où l'arbitre suprême est le système de justice. Ici, il s'agit d'un organisme quasi judiciaire et qui n'est donc pas l'arbitre suprême. C'est la Cour suprême du Canada qui exerce cette fonction.

Cela dit, qu'arrive-t-il lorsqu'un organisme administratif ou des fonctionnaires prennent une décision qui ne recueille pas l'approbation des tribunaux? La question est relancée dans le camp des fonctionnaires et ce sont eux qui doivent prendre une décision en conséquence ou bien le ministre. Si je suis la partie lésée, soit en tant que simple citoyenne ou personne morale, ce qui recoupe un peu la citoyenne, je suis dans une impasse. Je ne peux passer à l'étape suivante, tout à fait normale dans une démocratie, soit de faire appel auprès de la Cour fédérale ou de la Cour suprême.

Est-ce que le tableau que je brosse est fidèle? Je n'en étais pas sûre, alors je me suis reportée à la loi pour voir comment on y répartit le pouvoir d'exécution entre l'autorité administrative et le tribunal. Partout, on peut lire: «peut confirmer la décision du ministre», «peut y substituer sa propre décision», dans tous les cas, quelle que soit la situation. Pouvez-vous répondre à cela? Cette façon de faire résiste au passage du temps depuis 1986.

**Mme Sherill Besser, avocate-conseil, Services juridiques, Transports Canada:** Si vous le permettez, madame le sénateur, je vais décomposer la procédure.

En ce qui concerne les sanctions administratives pécuniaires — qui sont purement des mesures disciplinaires —, le tribunal, comme l'a souligné mon collègue, peut substituer sa propre décision à celle du ministre.

En ce qui concerne les sanctions liées aux permis, les cas où le ministre a accordé un permis à quelqu'un qui répondait aux critères, puis, par la suite, une décision a été prise stipulant que cette personne ne répondait plus aux critères, la décision peut faire



person has two opportunities to have that decision reviewed. The tribunal, on review, can disagree with the minister and refer it back to the minister for reconsideration. I do not know the exact numbers, but I do know that when cases in the past that have been referred back, the minister sometimes has changed his mind. I believe that the chair of the tribunal, who will be here tomorrow, will be able to provide you with that number. When it comes back, it is an opportunity for the minister to take a sober second thought and second look at the issue.

We distinguish because the Minister of Transport is responsible for promoting safety, and these are safety concerns. That is the first thing.

In terms of review by the courts, if there is a question that the tribunal has gone beyond its jurisdiction or not exercised its jurisdiction properly, there is the opportunity for judicial review under the Federal Court Act.

**Senator Finestone:** As I understand judicial review, it is merely the process, not the private citizen's complaint. It is the process.

**Ms Besser:** That is correct.

**Senator Finestone:** Therefore, they do not hear the facts from my perspective. This is what we saw in the bill on citizenship and immigration. We had the same concern at that time.

**Ms Besser:** There are certain advantages to keeping it outside the traditional court system, one being that it is a much more informal process. As well, you as a private citizen will not require a lawyer.

**Senator Finestone:** Your legal counsel friends will love that.

**Ms Besser:** Those in the private sector, perhaps, yes.

Also, it is an expedited process, which means that if the minister suspends a licence because of immediate threat to safety, the person can have the review of that decision heard very quickly rather than waiting years, if you go civilly, quite frankly.

**Senator Finestone:** In a totalitarian system, you can have the same process. The difference between a totalitarian system and our system is that there is a final arbiter. It is not the minister, and it is not the bureaucrats. It is the judges of the court.

I knew this was a useless question, but I had to express a concern I had as I was reading through this, starting with 1986. I gathered you went through all the consultations, which you indicated you did, and you are to be complimented on doing that. No one raised the issue. Then we heard about the Shipping Bill here, and the words and procedure are identical to the Shipping Bill.

We had some concerns around the tourist industry but we never questioned the minister's responsibility. I feel equally responsible that I never raised it because I never noticed it. It was a very fat

l'objet de deux recours. Après examen, le tribunal peut ne pas être d'accord avec la décision du ministre et renvoyer l'affaire à son bureau pour un nouvel examen. Je ne sais pas exactement combien de fois cela s'est produit, mais je sais que lorsque, par le passé, des dossiers ont été renvoyés au ministre, ce dernier est parfois revenu sur sa décision. Je crois que le président du tribunal, qui comparaitra devant vous demain, sera en mesure de vous citer le chiffre exact. Quand l'affaire est renvoyée, cela donne au ministre l'occasion de réfléchir à nouveau sur la question.

Nous faisons une distinction parce que le ministre des Transports est responsable de la promotion de la sécurité, et qu'il s'agit bien d'enjeux de sécurité. Voilà la première chose à considérer.

En ce qui concerne le contrôle judiciaire, si on allègue que le tribunal a outrepassé son champ de compétence ou n'a pas exercé cette compétence judicieusement, le contrôle judiciaire est possible en vertu de la Loi sur la Cour fédérale.

**Le sénateur Finestone:** Si je comprends bien le contrôle judiciaire, il s'agit d'examiner strictement la procédure, et non la plainte portée par le particulier. Uniquement la procédure.

**Mme Besser:** C'est exact.

**Le sénateur Finestone:** Ainsi, ils n'ont pas l'occasion d'entendre ma version des faits. C'est ce que nous avons constaté avec le projet de loi sur la citoyenneté et l'immigration. Nous avons les mêmes préoccupations à l'époque.

**Mme Besser:** Lorsqu'on évite d'avoir recours aux tribunaux à proprement parler, on en tire certains avantages, notamment une procédure beaucoup plus informelle. De plus, en tant que particulier, vous n'aurez pas besoin d'un avocat.

**Le sénateur Finestone:** Vos amis des services juridiques vont adorer cela.

**Mme Besser:** Peut-être ceux du secteur privé, en effet.

En outre, la procédure est accélérée. Ainsi, si le ministre suspend une désignation en raison d'une menace immédiate à la sécurité, l'intéressé peut en appeler de cette décision très rapidement et n'a plus besoin d'attendre des années, ce qui, bien honnêtement, est le cas dans la procédure civile.

**Le sénateur Finestone:** Dans un système totalitaire, on peut avoir une procédure identique. La différence entre un système totalitaire et le nôtre, c'est qu'il y a un arbitre ultime. Ce n'est ni le ministre ni les fonctionnaires. Ce sont les juges des tribunaux.

Je savais que ma question était inutile, mais je ressentais le besoin d'exprimer ma préoccupation par rapport à la situation depuis 1986. Je présume que vous avez tenu compte de toutes les consultations, comme vous l'avez mentionné, et je vous en félicite. Personne n'a soulevé ce problème. Nous avons ensuite étudié le projet de loi sur la marine marchande, et le libellé et la procédure du projet de loi C-34 sont identiques à ceux de la Loi sur la marine marchande.

Nous avons certaines inquiétudes relativement à l'industrie du tourisme mais n'avons jamais remis en question la responsabilité du ministre. Je me sens également responsable de ne l'avoir

bill, and I did not know anything about shipping and did not get to that part.

However, it sort of hits you when you see that it is a global model and they all have the same process. In reading my colleagues' responses in the Senate, I appreciate — and I have great respect for their erudition and studied approach, Senator Gill — that they did not see any problem with that. I thought maybe there was something wrong with me. I just wanted to air that point of view. It is still there, by the way. It is kind of an irritant under my skin, to tell you the truth.

We have been awaiting Bill C-36, the bill that will be addressing the Government of Canada's approach to terrorism. There is no question that safety, be it on air, land or sea, is an overriding concern today.

We passed the shipping bill and before it has even been given Royal Assent, we have changes to it. I tend to agree that it will be three years before this is implemented. Now we have to consider what to do about the terrorist problem. How will this impact these modalities of transportation? Will another series of regulations come into effect — none of which we have much say over?

It is very hard for parliamentarians to have three sets of rules on top of one another without seeing the regulations. We have three sets of concepts of governance from the government in power and are told that the regulations will be on paper "some day soon." This is a burdensome responsibility.

Do you see a difficulty in changing these three acts in accordance with the bill dealing with terrorism?

**Mr. Boucher:** I think you will appreciate that I am not in a position to speak about the proposed legislation with respect to terrorism. However, there is consistency among the Aeronautics Act, the Railway Safety Act and the Marine Transportation Security Act.

**Senator Callbeck:** Can the Civil Aviation Tribunal award costs?

**Mr. Boucher:** No, they cannot.

**Senator Callbeck:** This new tribunal will be able to award costs?

**Mr. Boucher:** Correct.

**Senator Callbeck:** Is there any appeal mechanism if it is believed that the costs are excessive?

**Mr. Boucher:** No, there is no such measure.

**Senator Finestone:** When we were dealing with the shipping bill, the \$1-million fine created serious concern and we had quite a lot of discussion about it. We heard from smaller owners who felt that it was exorbitant. That bill has not yet been sanctioned

jamais soulevé parce que je ne l'avais pas remarqué. C'était un projet de loi très volumineux. Je ne m'y connaissais pas du tout en matière de marine marchande et je n'avais pas lu cette partie.

Toutefois, c'est frappant lorsqu'on constate à quel point la pratique est généralisée: partout, on utilise la même procédure. À la lecture des réponses de mes collègues sénateurs, je comprends — et j'ai le plus grand respect pour leur érudition et leur approche consciencieuse, sénateur Gill — qu'ils n'aient discerné aucun problème à ce niveau. J'ai cru que c'était peut-être moi qui avais mal compris. Je tenais à dire ce que j'en pense. Et je persiste dans mon objection, soit dit en passant. Je vous avoue que c'est une source d'irritation qui me tracasse.

Nous attendons le projet de loi C-36, la mesure qui permettra au gouvernement du Canada de lutter contre le terrorisme. Il ne fait aucun doute que la sécurité, dans les airs, sur terre et en mer, est la préoccupation qui l'emporte sur toutes les autres dans le contexte actuel.

Nous avons adopté le projet de loi sur la marine marchande et, avant même qu'il n'ait reçu la sanction royale, on nous demande d'approuver des amendements à ce projet de loi. Je suis plutôt d'accord pour dire qu'il s'écoulera trois ans avant que cette mesure ne soit mise en oeuvre. Il faut maintenant nous demander ce qu'il convient de faire pour lutter contre le terrorisme. Quelles seront les répercussions du projet de loi sur les modes de transport visés? Aurons-nous droit à une autre série de règlements, au sujet desquels nous n'avons guère notre mot à dire?

Il est très difficile pour les parlementaires d'être confrontés à trois ensembles de règles qui se chevauchent sans avoir pu prendre connaissance des règlements. Nous avons trois ensembles de règles de gouvernance qui nous ont été présentées par le gouvernement au pouvoir et on nous dit que les règlements seront bientôt couchés sur papier. C'est à une lourde responsabilité.

Pensez-vous qu'il y a un problème du fait qu'on veuille modifier ces trois lois pour les rendre conformes au projet de loi antiterroriste?

**M. Boucher:** Vous comprendrez que je ne suis pas en mesure de dire quoi que ce soit au sujet du projet de loi sur le terrorisme. On retrouve toutefois essentiellement les mêmes règles dans la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur la sûreté du transport maritime.

**Le sénateur Callbeck:** Le Tribunal de l'aviation civile peut-il condamner l'une des parties aux dépens?

**M. Boucher:** Non.

**Le sénateur Callbeck:** Le nouveau tribunal pourra condamner l'une des parties aux dépens?

**M. Boucher:** Exact.

**Le sénateur Callbeck:** Existe-t-il un mécanisme pour en appeler des dépens qui paraissent excessifs?

**M. Boucher:** Non, il n'existe pas de mesures en ce sens.

**Le sénateur Finestone:** Quand nous étudions la Loi sur la marine marchande, l'amende d'un million de dollars inquiétait beaucoup les petits armateurs qui la trouvaient exorbitante. Nous en avons longuement discuté. Le projet de loi en question n'a



and we are now dealing with an overriding bill that does not deal with the matter of financing and provides for no recourse. There are \$1 million at stake — that is a lot of power for the tribunal.

I would like to find out if there is a way Senator Callbeck's concern could be addressed in the course of our study.

**Ms Ellard:** Perhaps we can discuss the background dealing with why that provision was included. There are three ways to include a cost clause in a bill. You can give a tribunal a broad power to award costs; you can give no power at all; or you can circumscribe limits for when the tribunal can award costs.

We chose the middle course because sometimes people will ask for a review by the Civil Aviation Tribunal and then will not appear. This has happened with appeals as well. In those cases, three tribunal members and the minister's representative have travelled to attend the appeal. In cases where a person fails to appear when costs have been incurred, or where a person has started an action that is found to be frivolous, it may be possible to award costs.

However, we would welcome suggestions with respect to that.

One of the key principles of the tribunal is that it must be accessible. We considered whether costs would affect accessibility or assist in ensuring that there are no frivolous actions before the tribunal. The decision was taken with that balance in mind.

**Ms Besser:** The \$1-million penalty under the Canada Shipping Act, 2001 is for a criminal conviction. It is not part of this process. It would not be considered an administrative monetary penalty. That is not our intent here.

**Senator Finestone:** So the criminal goes the criminal route.

**Ms Ellard:** In fact, in several instances we are providing a review mechanism where there was none before, or where the only mechanism that there might have been before was to go back to the minister for a review. In some cases, we are providing an independent review where none existed before. Because we are introducing administrative as opposed to criminal, we must have a review mechanism pursuant to administrative law, and that is where the tribunal comes in.

**Senator Finestone:** Is that how the CRTC handles it? That is the only tribunal I know. That is why I ask.

**Mr. Boucher:** I do not know. I would have to get back to you on that.

**Senator Finestone:** Could you do that?

**Mr. Boucher:** Yes, we will.

toujours pas reçu la sanction royale et nous sommes maintenant saisis d'un projet de loi qui aurait préséance sur le premier et qui ne traite pas de la question du financement et ne prévoit aucun recours. Il y a pourtant un montant d'un million de dollars qui est en cause — c'est accorder beaucoup de pouvoir au tribunal.

J'aimerais savoir s'il y aurait moyen d'étudier la préoccupation du sénateur Callbeck dans le cadre de notre étude.

**Mme Ellard:** Nous pouvons peut-être vous présenter des renseignements généraux pour expliquer pourquoi cette disposition a été incluse dans le projet de loi. Il y a trois façons d'inclure une disposition relative aux dépens dans une mesure législative. On peut soit donner au tribunal le pouvoir général de condamner l'une des parties aux dépens, soit circonscrire ce pouvoir, soit ne pas accorder de pouvoir en ce sens au tribunal.

Nous avons opté pour la solution mitoyenne car il arrive qu'on demande l'examen par le Tribunal de l'aviation civile et qu'on ne se présente pas à l'audience. Cela s'est déjà produit dans le cas d'appels aussi où trois membres du tribunal de même que le représentant du ministre ont dû se déplacer pour participer à l'audience. Lorsque la personne ne se présente pas et que des dépens ont été engagés, ou encore lorsque la personne engage une poursuite jugée frivole, le tribunal peut la condamner aux dépens.

Nous sommes toutefois prêts à recevoir des suggestions là-dessus.

Un des principes clés est que le tribunal doit être accessible. Le fait de pouvoir condamner l'une des parties aux dépens pourrait nuire à l'accessibilité, mais pourrait aussi dissuader ceux qui pourraient intenter des poursuites frivoles. Nous avons voulu dans notre décision assurer un équilibre entre les deux.

**Mme Besser:** L'amende d'un million de dollars qui est prévue aux termes de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada vise les infractions criminelles, qui ne sont pas incluses dans le processus en cause. Cette amende ne figure pas au nombre des sanctions administratives. Ce n'est pas là l'intention du projet de loi.

**Le sénateur Finestone:** Pour les infractions criminelles, ce sont donc les sanctions pénales qui s'appliquent.

**Mme Ellard:** En fait, dans plusieurs cas, nous prévoyons un mécanisme d'examen là où il n'y en avait pas auparavant ou là où le seul mécanisme qui existait auparavant était de demander l'examen par le ministre. Dans certains cas, nous prévoyons un examen indépendant là où il n'y en avait pas auparavant. Parce que nous prévoyons des sanctions non pas pénales, mais administratives, nous sommes tenus d'inclure un mécanisme d'examen conformément au droit administratif, d'où le rôle du tribunal.

**Le sénateur Finestone:** Est-ce la même procédure au CRTC? Je ne connais pas d'autre tribunal C'est pour cela que je pose la question.

**M. Boucher:** Je ne sais pas. Je pourrais vous faire parvenir la réponse plus tard.

**Le sénateur Finestone:** Pouvez-vous faire cela?

**M. Boucher:** Oui, absolument.



[Translation]

**Senator Gill:** I would like to clarify some points. The two main objectives of Bill C-34 are to create the Appeal Tribunal and to amend six existing acts. This bill seeks to simplify the current procedure by replacing some sections of the legislation to make them more accessible to all the players in the transportation industry. By that very fact, taking this out of the legal arena will create savings by eliminating a number of legal interveners, such as lawyers. Could you add any other positive elements to this bill?

**Mr. Boucher:** Previously there was only a tribunal for civil aviation. The other modes of transportation, such as marine and railway transportation, did not have any mechanism for challenging administrative decisions on compliance made by the department.

This allows other modes of transportation to use a tool that civil aviation has benefited from for some years. The Marine Transportation Security Act introduces a procedure for administrative penalties through this bill to make it more consistent and uniform. This brings more uniformity for marine transportation, as was approved when the Marine Transportation Security Act was passed.

**Senator Gill:** Since marine transportation is an industry much older than any of us, I imagine that many legal things have been done in the past. In general, there is not all that much resistance to this bill. On the other hand, there is some resistance from marine transportation. This does not take anything away from the marine sector from a legal point of view. It still has the same appeal avenues it had before and even has one more. If it does not want to go through legal channels, it can go to the Appeal Tribunal.

**Mr. Boucher:** Bill C-14 is a new approach to compliance, enforcement and the notion of administrative penalties. A new concept was introduced in Bill C-14 and approved by the government. However, it has not received royal assent. This can be seen as a new set of instruments for the marine sector. We wanted to take non-criminal offences in the marine transportation sector out of the legal arena so they no longer get sent to criminal court. For those, Bill C-14 is a new approach to compliance and enforcement. Arbitration as an interim measure is provided for by Bill C-14. When the Appeal Tribunal bill came forward, it was intended that the arbitrator would be replaced by the tribunal. Bill C-14 contains a gradual approach and compliance agreement. It contains an entirely new set of tools. The marine transportation sector was somewhat opposed to this change. Given that Bill C-14 has been tabled, the tribunal takes on a great deal of meaning for them. This introduces an instrument that will allow them to challenge some of the minister's decisions.

**Senator Gill:** The marine, railway and air sectors are currently covered by Bill C-34. These come under federal jurisdiction. This is very clear, it has always been so and it is clear to everyone. The bill is already complicated. It would have been much more difficult if we had covered highway transportation at the same

[Français]

**Le sénateur Gill:** J'aimerais clarifier certaines choses. Les deux principaux objectifs du projet de loi C-34 sont la création du Tribunal d'appel et la modification de six lois existantes. Ce projet de loi vise à simplifier le processus existant en remplaçant certaines sections des lois pour ainsi faciliter l'accessibilité à tous les joueurs de l'industrie du transport. Par le fait même, la déjudiciarisation entraînera des économies en éliminant davantage d'intervenants judiciaires, tels les avocats. Pourriez-vous ajouter d'autres éléments positifs à ce projet de loi?

**M. Boucher:** Avant il n'y avait qu'un tribunal pour l'aviation civile. Les autres modes de transport, notamment les transports maritimes et ferroviaires, ne bénéficiaient donc pas d'un mécanisme leur permettant de contester certaines décisions administratives de mise en conformité que le ministère pouvait prendre.

Cela permet aux autres modes de transport d'utiliser un outil dont l'aviation civile a bénéficié depuis quelques années. La Loi sur la sûreté du transport maritime introduit un processus de pénalité administrative par l'entremise de ce projet de loi pour le rendre cohérent et uniforme. Cela tend donc à uniformiser du côté maritime ce qui a été approuvé avec le projet de loi de la sécurité du transport maritime.

**Le sénateur Gill:** Puisque le transport maritime est une industrie beaucoup plus vieille que nous tous, j'imagine que beaucoup de choses juridiques ont été faites. En général, il n'y a pas beaucoup de réticence face au projet de loi. Par contre, il y en a un peu du côté du transport maritime. Cela n'enlève rien au secteur maritime sur le plan judiciaire. Il a les mêmes recours qu'avant sauf qu'il en a un de plus. S'il ne veut pas utiliser le canal judiciaire, il peut utiliser le tribunal d'appel.

**M. Boucher:** Le projet de loi C-14 présente une nouvelle approche de la conformité, de la mise en application et de la notion des pénalités administratives. Un nouveau concept a été présenté dans le projet de loi C-14 et approuvé par le gouvernement. Toutefois, il n'a pas reçu la sanction royale. Dans cette optique, ce sont des nouveaux outils pour le domaine maritime. Nous voulions déjudiciariser dans le transport maritime les infractions de type non criminel qui devaient aller à un tribunal criminel auparavant. Pour eux, le projet de loi C-14 est une nouvelle approche de la conformité et de la mise en application. Un arbitre, comme mesure intérimaire, est prévu au projet de loi C-14. Il était prévu, lorsque le projet de loi du tribunal irait de l'avant, que l'arbitre serait remplacé par le tribunal. Le projet de loi C-14 a une approche graduelle et des accords de conformité. Il y a toute une série de nouveaux outils pour eux. Le secteur du transport maritime s'est opposé un peu à cette déjudiciarisation. Étant donné que le projet de loi C-14 est soumis, le tribunal a une grande signification pour eux. Cela introduit un outil qui leur permettra de contester certaines décisions du ministre.

**Le sénateur Gill:** Les domaines maritime, ferroviaire et aérien sont couverts actuellement par le projet de loi C-34. Ce sont des domaines de juridiction fédérale. C'est très net, cela a toujours été et c'est clair pour tout le monde. Le projet de loi est déjà compliqué. Cela aurait été beaucoup plus difficile si on avait

time because of the specific jurisdictions and environment in the highway transportation sector. We will get there some time, but for now, these are two distinct areas.

**Mr. Boucher:** Insofar as there are no administrative decisions, I do not think it would have been appropriate to use this bill to go in that direction. This is a policy which is separate from those governing road transportation.

[English]

**Senator Oliver:** You are creating a brand new tribunal and it will cost money. One of the things that I think Canadians would want to know is how much it will cost. The budget of the Civil Aviation Tribunal set out in the little booklet that you provided is about \$1.2 million. About 30 per cent of that is for professional services, advisers to the chair and so on. In terms of the budget, are you thinking of office space, transportation expenses and professional help for this new tribunal?

**Mr. Boucher:** As you correctly pointed out, the cost of the tribunal is approximately \$1 million. In terms of fixed costs, there is a permanent staff of six or seven. We do not foresee a huge increase there. All the members, with the exception of the chair and the vice-chair, are part-time members. The costs will be directly proportional to the number of cases they will hear. Currently, we estimate that, on average, it costs about \$4,500 to hear a case. It is more costly when you hear an appeal and it is less costly at the review level.

The tribunal will need to spend some money up front to train the new members of the tribunal. However, that will be a fixed cost.

**Senator Oliver:** I saw that \$20,000 was set aside for training at the Civil Aviation Tribunal.

**Mr. Boucher:** That sounds correct. However, I do not have the figures with me. That sum could increase to \$200,000 because all the new members will have to be trained.

**Senator Oliver:** Are we looking at a budget of about \$3 million give or take the number of cases?

**Mr. Boucher:** No, your estimate is too high, at least until the tribunal is fully operational. Because I do not know the number of cases the tribunal will hear, I think \$3 million is too high.

[Translation]

**The Chairman:** When this bill was created, we had to think about including appropriate funding in the budget. On the basis of the other tribunal, we came up with a figure of \$1 or \$1.2 million. You mentioned the figure of \$4,500 per case. Can we arrive at some kind of total? Has anyone calculated approximately what this might cost?

**Mr. Boucher:** I could speculate on the number of cases likely to be heard. If we assume there could be 100 additional cases, plus the cost of training new tribunal members, we would need an

couvert le transport routier en même temps à cause des juridictions et de l'environnement du transport routier. On y viendra, mais pour le moment, se sont deux choses distinctes.

**M. Boucher:** Dans la mesure où il n'y a pas de décisions de type administratif, je ne pense pas qu'il aurait été approprié d'utiliser ce projet de loi pour essayer d'aller dans cette direction. C'est vraiment une politique établie séparément du transport routier.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Vous créez un nouveau tribunal; cela coûtera de l'argent. Une des choses que la population veut savoir, c'est combien ça coûtera. Le budget du Tribunal de l'aviation civile, qui est indiqué dans la brochure que vous avez distribuée, se situe à quelque 1,2 million de dollars. Trente pour cent de ce budget sera alloué aux services professionnels, aux conseillers à la présidence, et cetera. Pensez-vous donc à des budgets pour les locaux, les frais de déplacement et l'aide professionnelle — toutes les choses qui seront nécessaires pour ce nouveau tribunal?

**M. Boucher:** Comme vous dites, le tribunal coûtera à peu près 1 million de dollars. Les coûts fixes comprennent un personnel permanent de six ou sept personnes. On ne s'attend donc pas à une augmentation importante à ce niveau-là. Tous les membres du tribunal à part le président et le vice-président vont oeuvrer à temps partiel. Les coûts seront directement proportionnels au nombre de dossiers qu'ils entendent. À présent, nous estimons que le coût moyen pour entendre une affaire se situe à 4 500 \$. Le coût d'un appel est plus élevé, et le coût d'un réexamen est moins élevé.

Le tribunal devra investir certaines sommes d'emblée pour former les nouveaux membres. Cependant, cela représente un coût fixe.

**Le sénateur Oliver:** J'ai noté qu'au Tribunal de l'aviation civile il y avait un budget de 20 000 \$ pour la formation.

**M. Boucher:** Je pense que c'est exact. Je n'ai pas les chiffres avec moi. Cependant, comme il va falloir former tous les nouveaux membres, le montant pourrait passer à 200 000 \$.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce que nous pouvons donc nous attendre à un budget de quelque 3 millions de dollars, dépendant du nombre de dossiers?

**M. Boucher:** Non, ce chiffre est trop élevé, en tout cas tant que le tribunal n'aura pas démarré. Comme je ne sais pas combien de dossiers le tribunal sera appelé à entendre, j'estime que 3 millions de dollars, c'est trop élevé.

[Français]

**La présidente:** Lorsque cette loi a été créée, on a dû envisager d'inclure un fonds dans le budget. Si on se base sur l'autre tribunal, on parlait de 1 ou 1,2 millions de dollars. Vous parliez de 4 500 \$ par cause. Peut-on arriver à un montant global? A-t-on calculé approximativement ce que cela pourrait coûter?

**M. Boucher:** Je pourrais spéculer sur le nombre de cas. Si on parle de 100 cas additionnels plus les coûts de formation des nouveaux membres du tribunal, on pourrait ajouter 600 000 \$. Si



additional \$600,000. If we assume there would be 200 additional cases, that amount would be doubled. I would rather not speculate on the number of cases likely to be heard.

**The Chairman:** You could give us an approximate amount.

**Mr. Boucher:** Well, if we suppose there could be 100 additional cases, that would give us a ballpark figure of \$2 million.

**The Chairman:** In comparison with the other tribunal.

**Mr. Boucher:** At present, the cost is \$1 million. The cost of the new tribunal could reach \$2 million. These are only ballpark figures, since they depend on the number of cases that will be heard by the tribunal.

**Senator Gill:** I would imagine that diversion — if it is instituted — will have an impact on the industry and the economy. There will be savings for governments. In addition, some sections of the six pieces of legislation will often be considered by the appeal tribunal, and I would imagine that will simplify the process. The tribunal will of course cost something, but will result in savings elsewhere in the system, won't it? Am I being too naïve?

**Mr. Boucher:** Of course there would be savings elsewhere in the system, insofar as fewer cases will come before a criminal court. An administrative tribunal is clearly less costly, and there will indeed be savings. At the appeal level, cases will also have to be prepared, and our inspectors, as well as those who present the case, will also be involved.

[English]

**Senator Callbeck:** I understand that the railway companies are very supportive of Bill C-34 but that the aviation stakeholders are sort of neutral. In other words, they are not too positive about this new tribunal. Is that right? If so, have they expressed concerns to you, and what are these concerns?

**Mr. Boucher:** The civil aviation community is very happy with the Civil Aviation Tribunal, but they hope that by expanding the tribunal from civil aviation to multi-modal we do not see a reduction in the level of service. That was the only concern.

They are quite satisfied with the efficiency and effectiveness of the service they receive now, and they have indicated they do not want a reduction of service by an expansion of the mandate. They are satisfied that, given the expertise of the tribunal, there would not be such a reduction in the services they get from the tribunal. That was their basic concern.

In fact, I might add they were supportive when we had multi-modal meetings and were to trying to explain to their colleagues in the marine mode how this tool would be helpful once we have this new enforcement and compliance strategy in marine.

**Senator Finestone:** I note that the list of members of the staff of the tribunal is quite fascinating, based on Senator Oliver's first observation. I would agree that one member from the Maritimes

on parle de 200 cas additionnels, le montant doublera. J'aimerais ne pas spéculer sur le nombre de causes.

**La présidente:** Vous pourriez nous donner un montant approximatif.

**M. Boucher:** On peut parler de 2 millions de dollars en supposant qu'il y ait 100 cas additionnels.

**La présidente:** Si on compare avec l'autre tribunal.

**M. Boucher:** Présentement, c'est 1 million de dollars, c'est donc dire que cela pourrait aller à 2 millions de dollars. Je vous donne ces chiffres sous toute réserve étant donné le nombre de cas qui seront amenés par le tribunal.

**Le sénateur Gill:** J'imagine que s'il y a déjudiciarisation, elle aura un impact sur l'industrie et sur l'économie. Il en résultera des économies pour les gouvernements. De plus, certaines sections de six lois seront souvent considérées par le tribunal d'appel et j'imagine que cela simplifiera le processus. Le tribunal va certainement coûter un certain montant d'argent, mais des économies seront faites ailleurs dans le système, non? Suis-je trop naïf?

**M. Boucher:** Je pourrais vous dire que oui dans la mesure où moins de cas seront traités par un tribunal criminel. Il est certain qu'un tribunal administratif est moins coûteux. Des économies pourront effectivement être faites. Lorsqu'on se rend en appel, il faut aussi préparer les causes ainsi que nos inspecteurs ou nos responsable qui présentent les cas.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Si je comprends bien, les compagnies ferroviaires appuient fortement le projet de loi C-34, mais les intervenants du secteur de l'aviation sont plus neutres. En d'autres mots, ils ne sont pas vraiment en faveur de ce nouveau tribunal. Est-ce que cela est exact? Si c'est exact, vous ont-ils fait entendre leurs préoccupations? Quelles sont leurs préoccupations?

**M. Boucher:** Le secteur de l'aviation civile est très satisfait du Tribunal de l'aviation civile actuel. Ils espèrent que cette expansion vers un tribunal de transport multimodal ne causera pas une réduction dans le niveau de service. C'est la seule chose qui les inquiète.

Ils sont satisfaits de l'efficacité et de l'efficience des services qu'ils reçoivent déjà, et ils nous ont dit qu'ils ne veulent pas que l'élargissement du mandat du tribunal mène à une réduction du service. Or, étant donné l'expertise du tribunal, ils sont convaincus que cette réduction de service ne se produira pas. Mais voilà ce qui les inquiète.

Je devrais même ajouter qu'ils nous ont appuyés très fortement aux réunions multimodales, et ont fait des efforts pour expliquer à leurs collègues dans le secteur du transport maritime comment ce tribunal pourrait nous être utile une fois que la nouvelle stratégie de contrôle et d'application est en place dans le secteur maritime.

**Le sénateur Finestone:** La liste du personnel du tribunal est assez fascinante, d'après la première observation du sénateur Oliver. Je suis d'accord que de n'avoir qu'un seul membre du



does not seem to be sufficient. If you do an analysis, whoever set up this tribunal must have had a jolly good time.

They have a fair and interesting division of women and men. You have eight women out of 25. You have 10 members, and six of the members are doctors, three out of Quebec and Ontario, and three out of the rest of Canada. You have a very interesting mix across the country. I compliment whoever put this together. It is not easy to find men and women almost of equal balance, which is quite unusual, and a nice distribution among Quebec, Ontario and the rest of Canada. Outside of the Maritimes, I think they did a superb job.

With respect to tribunal members and staff, do I understand that one member can hear a case, but another person hears it when it goes back for review or revision? Are they single-person hearings, or are they three-person panels? How does it work?

**Mr. Boucher:** At the review level, the first level, there is one member. At the appeal, there are at least three members. There could be one member at the appeal if both parties agree, but the intent is to have at least three members at the appeal level.

**Senator Finestone:** Based on what Senator Callbeck asked you, are you planning to have the same size staff as you have now when you are multi-modal?

**Mr. Boucher:** In terms of permanent staff, we do not foresee a need for a major increase. However, I would suggest that is a question you may want to ask the chair tomorrow. As I mentioned with respect to the members, they are part-time members with the exception of the chair and vice-chair.

**Senator Finestone:** Would any of the concern of the civil aviation division be alleviated if there were a different vice-chair in each of the three sectors?

**Mr. Boucher:** It might be something that the industry — not only aviation but also marine and rail — might find interesting.

**Senator Finestone:** It strikes me that might be helpful.

Do you feel there is a great sense of independence between the government and the tribunal — the kind of independence that one would presume there is in Federal Court and superior court or Supreme Court justices?

**Mr. Boucher:** Yes, a strong “yes” to that question. That is the foundation for getting a system like this to work. You need that independence.

**Senator Finestone:** The final say of the minister in so many of these circumstances does not interfere in the administration of justice?

**Mr. Boucher:** No.

Canada atlantique au tribunal, ce n'est vraiment pas suffisant. Si vous analysez cela, vous verrez que la personne qui a établi ce tribunal a dû s'amuser assez bien.

Il y a une intéressante proportion d'hommes et de femmes. Il y a six femmes sur vingt-cinq. Il y a dix membres, dont six sont médecins, trois de Québec et de l'Ontario, et trois des autres provinces. C'est très représentatif du pays entier. Mes félicitations à la personne qui a établi ce tribunal. Ce n'est pas facile de trouver des femmes et des hommes dans la même proportion, c'est assez inhabituel, il y a une bonne distribution entre le Québec, l'Ontario, et le reste des provinces. À part le fait que les Maritimes ne sont pas très bien représentées, c'est excellent.

Pour ce qui est des membres du tribunal et du personnel, si je comprends bien, un membre du tribunal entend l'affaire, mais c'est un autre membre qui l'entendra dans le cas d'un réexamen. C'est bien cela? Est-ce que chaque dossier est entendu par un membre du tribunal, ou des commissions de trois membres? Comment fonctionne le tribunal?

**M. Boucher:** Dans le cas d'un réexamen, le premier niveau, le dossier est entendu par un membre du tribunal. Dans le cas d'un appel, il y a au moins trois membres. Si les deux parties s'entendent à le faire, un appel pourrait être entendu par un seul membre du tribunal. Mais l'idée c'est qu'il devrait y avoir trois membres pour entendre un appel.

**Le sénateur Finestone:** Dans la foulée de la question posée par le sénateur Callbeck, comptez-vous avoir le même nombre d'employés que vous avez maintenant, une fois que vous devenez multimodal?

**M. Boucher:** Nous ne pensons pas qu'il faudra embaucher beaucoup plus d'employés permanents. Cependant, je propose que vous posiez la question au président demain. Comme je l'ai déjà dit, les membres du tribunal vont oeuvrer à temps partiel, sauf le président et le vice-président, qui seront des membres à temps plein.

**Le sénateur Finestone:** Est-ce que la division de l'aviation civile serait rassurée s'il y avait un vice-président pour chacun des trois secteurs?

**M. Boucher:** Le secteur des transports tout entier, l'aviation, le secteur maritime et le secteur ferroviaire, pourrait trouver cela très intéressant.

**Le sénateur Finestone:** J'ai l'impression que cela pourrait être utile.

Pensez-vous qu'il y a un sentiment d'indépendance, d'autonomie, entre le gouvernement et le tribunal — le genre d'autonomie qu'on présume trouver à la Cour fédérale, à la Cour supérieure ou à la Cour suprême?

**M. Boucher:** Oui, absolument. Cette indépendance est la base qui permet à un système comme celui-ci de fonctionner. Cette indépendance est cruciale.

**Le sénateur Finestone:** Donc l'opinion du ministre dans un dossier n'aura aucun effet sur la décision du tribunal?

**M. Boucher:** Non.

[Translation]

**The Chairman:** Thank you for all the information you have provided today.

The committee is adjourned.

OTTAWA, Wednesday November 21, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:33 p.m. to examine Bill C-34, An Act to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada and to make consequential amendments to other Act.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) presiding.

[Translation]

**The Chairman:** Today, we continue with our study of Bill C-34, to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada. Our study began yesterday with presentations from Transport Canada on the subject-matter of the bill and the government's reasons for introducing this draft legislation. This evening, we will be hearing from two witnesses, namely from representatives of the Shipping Federation of Canada and the Civil Aviation Tribunal.

When the committee examined Bill C-14 respecting shipping and navigation earlier this year, the Shipping Federation of Canada expressed some reservations about administrative penalties applicable to the shipping sector. The Shipping Federation would certainly have appreciated the opportunity to voice its concerns once again about this bill to the House of Commons Standing Committee on Transport and Government Operations. We are therefore delighted to have you present your views to this Senate committee. It is clear from your testimony on Bill C-14 that the Shipping Federation is opposed to administrative penalties and to the establishment of an Appeal Tribunal to oversee the process. I will let Ms Legars, the federation's representative, outline your organization's position more clearly.

Our second witness this evening represents the Civil Aviation Tribunal which was first established in 1986 and has operated quite successfully. Since the Transportation Appeal Tribunal would replace the Civil Aviation Tribunal and since the act would extend the new tribunal's jurisdiction to the marine and railway sectors, I am certain the witnesses will have some very useful information to share with us concerning the operations of their sector. As is customary, the presentations will be followed by a question period.

Our first witness, Ms Anne Legars, is the Director of Policy and Government Affairs for the Shipping Federation of Canada. Welcome, Ms Legars. You may begin your presentation, following which members will ask questions.

**Ms Anne Legars, Director, Policy and Government Affairs, Shipping Federation of Canada:** Honourable senators, thank you

[Français]

**La présidente:** Merci beaucoup pour les informations que vous nous avez transmises aujourd'hui.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 21 novembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 33 pour étudier le projet de loi C-34, Loi portant constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada et modifiant certaines lois en conséquence.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Français]

**La présidente:** Aujourd'hui, nous poursuivons l'étude du projet de loi C-34, Loi portant constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada. L'étude a débuté hier avec des exposés de Transports Canada qui portaient sur le contenu du projet de loi et sur les raisons pour lesquelles celui-ci a été présenté. Ce soir, nous recevons deux témoins, des représentants de la Fédération maritime du Canada et du Tribunal de l'aviation civile.

Lors de l'étude du projet de loi C-14, la Loi concernant la marine marchande et la navigation, plus tôt cette année, la Fédération maritime du Canada avait exprimé des réserves à l'égard des sanctions administratives dans le secteur du transport maritime. La Fédération maritime aurait certainement souhaité exposer à nouveau ses préoccupations sur ce projet de loi devant le Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales de la Chambre des communes. Nous allons avoir le plaisir de vous entendre ici, au Sénat. Nous avons compris, lors de l'étude du projet de loi C-14, que la Fédération maritime n'est pas en faveur des sanctions administratives ou du Tribunal d'appel qui en est chargé. Je laisserai Mme Legars, la représentante, expliquer clairement le point de vue de l'organisation.

Nous allons entendre un deuxième témoin ce soir, le Tribunal de l'aviation civile qui existe depuis 1986 et qui a obtenu de très bons résultats. Étant donné que le Tribunal d'appel des transports remplace le Tribunal de l'aviation civile et voit ses compétences étendues aux secteurs ferroviaire et maritime, je crois que les témoins peuvent nous communiquer des informations très utiles sur le fonctionnement concret de leur secteur. Il nous fera plaisir d'entendre les exposés et comme d'habitude, une période de questions suivra chacun des exposés.

Nous allons d'abord entendre, de la Fédération maritime du Canada, Mme Anne Legars, directrice, Politique et affaires gouvernementales. Nous vous souhaitons la bienvenue. Vous pouvez débiter votre exposé à la suite duquel, des questions vous seront posées.

**Mme Anne Legars, directrice, Politique et affaires gouvernementales de la Fédération maritime du Canada:**



for inviting the Shipping Federation of Canada to share with your committee its views on Bill C-34.

The Federation, which was incorporated by an Act of Parliament in 1903, represents vessels trading to and from ports in Atlantic Canada, the St. Lawrence River and the Great Lakes. I just realized that this is precisely the map displayed in this room. The Federation also represents cruise vessels calling at these same ports. Our members represent 95 per cent of the industry and are listed at the end of our submission.

As you pointed out, Madam Chair, Federation representatives appeared before the committee last June during your study of Bill C-14, An Act respecting shipping in Canada. At the time, we expressed our concerns about the new administrative penalty regime instituted by the Act. We felt, as we still do, that the provisions amounted to a quasi-penal regime. We felt, as we still do today, that the procedural safeguards set out in the Canada Shipping Act as well as in the proposed Transportation Appeal Tribunal of Canada Act were inadequate.

Our concerns were shared by other stakeholders in the marine sector who testified before the committee. In addition, these same concerns were voiced by the committee in its sixth report on Bill C-14. Today, your committee is taking a closer look at the proposed new tribunal which will oversee this administrative penalty regime.

The department has tried to sell the Transportation Appeal Tribunal of Canada concept to the marine industry by claiming that it is an extension to other modes of the Civil Aviation Tribunal, with which the air industry is said to be very satisfied. In our estimation, this requires some clarification. Although the proposed tribunal will review the administrative penalties issues for all modes, the actual administrative penalty regimes applicable to each mode will be very different. As a matter of fact, the administrative penalty regime applicable to the rail mode is quasi-nonexistent, while the regime applicable to the air mode is much softer than that applicable to the marine mode. It is not surprising, then, that neither the rail nor the air mode has expressed any opposition to the proposed tribunal. However, the shipping industry has expressed strong concern.

[English]

Here is the general background on how the marine mode system will work. When there is an infraction of the Canada Shipping Act, or the Marine Transportation Security Act, the Department of Transport will have the option of either suing before the criminal courts, or the option of issuing a notice of violation. When a notice of violation is issued, the contravener is deemed to have committed the violation, unless he decides to appeal the departments' decision before the new tribunal.

Mesdames et messieurs les sénateurs, je vous remercie d'avoir accepté d'entendre les représentations de la Fédération maritime du Canada relativement au projet de loi C-34.

La Fédération a été incorporée par une loi du Parlement canadien en 1903. Elle représente les navires qui effectuent le commerce international de marchandises en provenance ou à destination des ports des provinces atlantiques, du Saint-Laurent et des Grands Lacs — je me rends compte que c'est exactement la carte que vous avez dans cette salle. La Fédération représente également les navires de croisière internationale qui accostent dans ces mêmes ports. Nos membres représentent 95 p. 100 de l'industrie; vous en trouverez la liste à la fin de notre mémoire.

Tel que vous l'avez rappelé, madame la présidente, la Fédération a comparu devant vous en juin dernier lors de l'examen du projet de loi C-14, la Loi sur la marine marchande du Canada. À cette occasion, nous avons fait connaître nos préoccupations concernant le nouveau régime de pénalités administratives instauré par cette loi. Ce régime nous semblait — et nous semble encore — de nature quasi pénale. Les garanties procédurales offertes tant dans la Loi sur la marine marchande elle-même que dans l'avant-projet de loi sur le Tribunal d'appel des transports, nous semblaient insuffisantes à l'époque, et encore aujourd'hui.

Ces préoccupations étaient partagées par d'autres intervenants du milieu maritime qui sont venus témoigner devant vous. Votre comité les a exprimées à son tour cet automne dans son sixième rapport portant sur le projet de loi C-14. Aujourd'hui, votre comité étudie le tribunal qui sera chargé de contrôler l'application de ce régime de pénalités administratives.

Le ministère a tenté de vendre son concept de Tribunal d'appel des transports auprès de l'industrie maritime en invoquant qu'il s'agissait d'une extension à d'autres modes du Tribunal de l'aviation civile dont l'industrie aérienne serait très satisfaite. Selon nous, cela nécessite d'être clarifié. Bien que le Tribunal proposé ait à réviser les pénalités administratives émises pour tous les modes, les régimes de pénalités administratives applicables pour chacun des modes seront en réalité très différents. En fait, le régime de pénalités administratives applicable au mode ferroviaire est quasiment inexistant et celui du mode aérien est beaucoup plus clément que celui applicable au mode maritime. Il n'est donc pas surprenant que ni les représentants du rail ni ceux de l'aviation n'aient exprimé d'opposition au projet de Tribunal. L'industrie maritime, quand à elle, a exprimé de sérieuses préoccupations relativement au tribunal projeté.

[Traduction]

Voici le contexte général dans lequel fonctionnera le système du mode maritime. En cas d'infraction à la Loi sur la marine marchande du Canada ou à la Loi sur la sûreté du transport maritime, le ministère des Transports pourra choisir de poursuivre le contrevenant devant un tribunal criminel ou de lui remettre un avis d'infraction. Dans ce dernier cas, le contrevenant est présumé coupable, à moins qu'il ne décide d'en appeler de la décision du ministère devant le nouveau tribunal.



This new tribunal will not have the same level of judicial independence as that enjoyed by the provincial courts, which currently adjudicate Canada Shipping Act penal cases, and tribunal members will not have the legal expertise that provincial courts have. Additionally, clause 15(1) of Bill C-34 states:

....the Tribunal is not bound by any legal or technical rules of evidence in conducting any matter that comes before it

Clause 15(5) states:

In any proceeding before the Tribunal, a party that has the burden of proof discharges it by proof on the balance of probabilities.

It is the department that has the burden of proof. This is where our concerns lie concerning the proposed new tribunal.

These two provisions become especially worrisome when we consider the consequences of fighting a violation of maritime cases: there could be a fine of up to \$25,000 and possibly double that amount in a number of cases, a public record for at least five years, and an impact on the renewal of insurance of Canadian marine documents. We believe these are quasi-penal consequences, and that they should be subject to more stringent procedural requirements than those provided under the proposed clause 15.

We submit that these provisions should be amended to provide that the tribunal should not receive or accept as evidence anything that would be inadmissible in a court of law, and when the minister has the burden of proof in any proceeding before the tribunal that burden must be discharged by proof beyond reasonable doubt, as is the case in penal matters.

Amending clause 15 is the most straightforward way to ensure that the minister will not gain unfair procedural advantage by electing to use the administrative penalty regime, rather than by going before the courts. That is our submission.

In its sixth report, this committee indicated its desire:

... to be reassured in its understanding that anyone assessed an administrative penalty would have (after appeal to the appeal tribunal) recourse to the courts to seek to overturn what they see as an unjust penalty.

Actually, clause 21 of Bill C-34 states exactly the contrary:

A decision of an appeal panel of the Tribunal is final and binding on the parties to the appeal.

As explained by transport in their presentation before the House Standing Committee on Transport, the decision of the tribunal cannot be appealed before the courts. The decision that could proceed to a court would be in the nature of a judicial review if the tribunal had gone beyond its jurisdiction in making a decision. Recourse to the courts would, therefore, be limited to exceptional circumstances.

Ce nouveau tribunal ne jouira pas du même niveau d'indépendance judiciaire ni des mêmes ressources juridiques que les cours provinciales, qui statuent présentement sur les causes pénales relevant de la Loi sur la marine marchande du Canada. Par ailleurs, le paragraphe 15(1) du projet de loi C-34 stipule:

[...] le Tribunal n'est pas lié par les règles juridiques ou techniques applicables en matière de preuve lors des audiences.

Le paragraphe 15(5) stipule:

Dans toute affaire portée devant le Tribunal, la charge de la preuve repose sur la prépondérance des probabilités.

C'est donc le ministère qui a la charge de la preuve. Et c'est ce qui nous inquiète dans le cas du nouveau tribunal proposé.

Ces deux dispositions deviennent particulièrement inquiétantes en raison des conséquences d'un verdict d'infraction dans le mode maritime: une amende jusqu'à concurrence de 25 000 \$ et même de 50 000 \$ dans certains cas, un dossier public pour au moins cinq ans et un impact sur le renouvellement des documents maritimes d'assurance canadiens. Nous estimons qu'il s'agit de conséquences de nature quasi-pénale qui devraient être assujetties à des modalités d'application plus strictes que celles prévues par l'article 15 proposé.

Nous considérons que ces dispositions devraient être amendées de façon que le Tribunal ne reçoive ni n'admette en preuve un élément inadmissible devant une cour de justice et de façon que, lorsque le ministre a la charge de la preuve dans une affaire portée devant le Tribunal, il se décharge du fardeau de la preuve au-delà de tout doute raisonnable, comme c'est le cas pour les causes pénales.

Amender l'article 15 est la façon la plus directe de garantir que le ministre ne jouira pas d'un avantage injuste sur le plan de la procédure s'il choisit d'avoir recours au régime des sanctions administratives plutôt que d'aller devant les tribunaux. C'est ce que nous proposons.

Dans son sixième rapport, votre comité a exprimé le souhait:

[...] qu'on lui confirme que toute personne se voyant imposer une sanction administrative aurait (après un appel devant le tribunal d'appel) la possibilité de recourir aux tribunaux pour chercher à faire renverser ce qu'elle considère comme une sanction injuste.

Pourtant, l'article 21 du projet de loi C-34 stipule exactement le contraire:

La décision rendue en appel par un comité du Tribunal est définitive et lie les parties.

Comme l'a expliqué le ministère des Transports lors de son exposé devant le Comité permanent des transports de la Chambre, on ne peut en appeler de la décision du Tribunal devant les cours de justice, sauf si cette décision dépasse les compétences du Tribunal, auquel cas une révision judiciaire s'imposerait. Le recours aux tribunaux judiciaires serait, par conséquent, limité aux circonstances exceptionnelles.

Your committee may wish to amend clause 21 to allow an appeal before the Federal Court of Canada; we would certainly support such an initiative. However, we still believe that the amendment of clause 15 would be the best solution, because it would correct what we perceive as the most dangerous flaws of a new tribunal.

It would indirectly increase the potential scope of review of the tribunals' decisions by the Federal Court of Canada. In effect, it should be explicitly stated that the new tribunal should not receive or accept as evidence anything that would be inadmissible in a court of law, and that the department must meet its burden of proof on a without-doubt basis. In that way, the legislator would be opening the door to a possible review of the tribunals' decisions in cases where these requirements are not met, because such cases would amount to a jurisdictional error on the part of the tribunal.

[Translation]

**The Chairman:** Thank you, Ms Legars. It would appear your sector prefers the status quo as far as judicial procedures are concerned. Studies done by the government show that the low number of criminal charges and convictions are an indication not of the stringent observance of safety measures, but rather of the problems and costs involved in proving a party's guilt beyond a reasonable doubt. Would you care to comment on these findings?

**Ms Legars:** We stated our position quite clearly when we testified before the committee last June regarding the Canada Shipping Act. We are not opposed to the principle of administrative penalties. As an industry, we even introduced a similar regime for the St. Lawrence Seaway. The industry voluntarily agreed to an administrative penalty regime for any minor shipping offence committed in the St. Lawrence Seaway. Just so you know that the industry is not opposed to any kind of administrative penalty regime. In our opinion, such a regime can be quite useful in dealing with minor violations of a purely regulatory nature.

However, we also made it clear in June that the regime should apply only in the case of minor violations. When a company or an individual can be fined as much as \$25,000 or even \$50,000, we are no longer talking about a minor violation. When violations can remain in the public record for five years, that is five years after the last violation was committed, this is not minor either. That is the point we tried to make at the time. We are not opposed to the principle of an administrative penalty regime, provided its application be restricted to relatively minor violations.

In the matter at hand, the department has let it be known that all violations under the act would be subject to this regime. Regardless of the nature of the violation, the department would have the choice of either having the offender prosecuted in a regular court of law or of having the matter taken up before this administrative tribunal.

Il serait bon que votre comité amende l'article 21 de manière à autoriser les appels auprès de la Cour fédérale du Canada; nous sommes certainement prêts à appuyer un tel amendement. Toutefois, nous croyons toujours que l'amendement de l'article 15 serait la meilleure solution, puisqu'on corrigerait ainsi ce que nous considérons comme la plus grave lacune du nouveau tribunal.

Par le fait même, on élargirait indirectement l'éventuelle portée de la révision, des décisions du Tribunal par la Cour fédérale du Canada. En fait, le projet de loi devrait stipuler explicitement que le nouveau tribunal ne doit recevoir ni admettre en preuve un élément inadmissible devant une cour de justice, et que le ministère doit se décharger du fardeau de la preuve au-delà de tout doute raisonnable. Ainsi, il deviendrait possible de réviser les décisions du Tribunal dans les cas où l'on ne respecterait pas ces exigences, car il s'agirait alors d'un excès de compétence de la part du Tribunal.

[Français]

**La présidente:** Je vous remercie Mme Legars. Votre secteur semble préférer le statut quo en matière de procédures judiciaires. Des études menées par le gouvernement montrent que le faible nombre d'accusations et de condamnations criminelles témoigne non pas de la bonne observation des mesures de sécurité, mais plutôt de la difficulté et des coûts qu'il faut engager pour prouver la culpabilité au-delà du doute raisonnable. Que pensez-vous de cette conclusion?

**Mme Legars:** Lorsque nous avons comparu devant vous au sujet de la Loi sur la marine marchande au mois de juin dernier, nous avons été très clairs. Nous ne sommes pas contre le principe des pénalités administratives. D'ailleurs, nous-mêmes en tant qu'industrie, nous avons introduit un tel régime pour la voie maritime du Saint-Laurent. Il y a un accord. Volontairement, l'industrie s'est soumise à un régime de pénalités administratives pour toute infraction mineure à la navigation dans la voie maritime du Saint-Laurent. Tout cela pour vous dire que l'industrie n'est pas opposée à tout régime de pénalités administratives. Nous concevons que cela est utile dès qu'on parle d'infractions mineures purement réglementaires.

Cependant, ce que nous avons également dit au mois de juin, c'est qu'il faut que ce soit dans le cadre d'infractions mineures. À notre sens, quand des infractions peuvent aller jusqu'à 25 000 \$ et même 50 000 \$, pour une compagnie ou pour un individu, ce n'est plus vraiment mineur. Quand il y a un dossier public pendant au moins cinq ans, c'est-à-dire cinq ans après que la dernière infraction ait été effacée, ce n'est pas mineur non plus. C'est ce que nous avons souligné. Nous ne sommes pas contre un régime de pénalités administratives à condition que ce soit pour des infractions relativement mineures.

Dans le cas qui nous intéresse, le ministère a indiqué que toutes les infractions couvertes par la loi seraient ouvertes à ce régime. Quelle que soit l'infraction, le ministère aurait le choix de poursuivre devant les tribunaux criminels de droit commun ou devant ce tribunal administratif.



Our concern is that under this administrative penalty regime, the fines awarded could be substantial and have the same basis as the violations brought before the criminal courts. We are concerned that the department will have the option of choosing which regime it prefers, either the administrative penalty regime or the regular court of law. Basically, we are concerned about the process.

When we testified before the committee last June, we mentioned that there was an interesting precedent in the civil aviation sector. We suggested at the time that our administrative penalty regime be aligned with that of the civil aviation industry where prescriptions are shorter, violations remain in the public record for shorter periods of time, fines are smaller, and so forth. Parliament did not, however, follow up on our recommendation and therefore, we are left with the administrative penalty regime as set out in the bill. We are concerned about the new tribunal that will oversee the regime and about the fact that the bill contains few guidelines on how to conduct hearings. For instance, the tribunal is not bound by the rules of evidence. Consequently, the outcome of this process gives us some cause for concern.

**The Chairman:** If the evidence showed that the proposed administrative penalty regime improved safety, would you be in favour of it?

**Ms Legars:** Of course. As an industry, it is important for us to have a good safety record. If some vessel operators violate the rules, it is to the industry's greater advantage to see to it that everyone abides by the same rules and maintains the same standards. In that respect, we do not have a problem.

**The Chairman:** When you testified previously, you expressed some concern about the possibility of abuse of power and about the arbitrary nature of some of the findings made by inspectors. Are these instances of abuse widespread? If you could appeal to a tribunal quickly when you felt the penalty was unjustified, would this not effectively help put an end to reprehensible practices?

**Ms Legars:** Indeed it would. In fact, we do not object to the bill in its entirety. The possibility of appealing to a tribunal is a positive step.

Having said this, we would like to see amended the rules set out in clause 15 governing the hearings of the tribunal so that these more closely resemble legal rules, particularly as regards the burden of proof and rules of evidence. One of the concerns that we have is that the people called upon to examine the inspectors' findings will themselves be former industry members. While they will certainly have some technical knowledge, they may lack legal expertise. We have concerns about the use of hearsay, the burden of proof, and so forth, as well as about the lack of stringent procedures for reviewing these decisions.

Notre inquiétude, c'est le fait qu'en vertu du régime administratif, les pénalités pourront être très importantes et pourraient avoir la même base que les infractions qui vont devant les cours criminelles. Nous avons peur que le ministère joue avec ce double régime puisque c'est lui qui va choisir d'aller soit dans le régime de pénalités administratives ou soit devant les tribunaux de droit commun. Si vous voulez, c'est la mécanique qui nous inquiète.

Lors de notre comparution devant votre comité en juin dernier, nous avons dit que nous comprenions qu'il y avait un précédent intéressant avec l'aviation civile. Nous vous avons alors suggéré d'aligner notre régime de pénalités administratives avec celui de l'aviation civile. Les prescriptions sont plus courtes, le registre public est plus court, les pénalités sont moins importantes, et cetera. Cependant, le Parlement ne nous a pas suivis sur cette voie, donc nous nous retrouvons avec le régime de pénalités administratives que nous avons. Maintenant, c'est au niveau du contrôle qu'on s'inquiète. Ce régime va être contrôlé par le nouveau tribunal et le projet de loi lui donne très peu de directives sur la façon de juger les cas. Les directives qu'il lui donne sont, par exemple, la non-nécessité de respecter de règles de preuve. Donc, on a un peu peur de ce que cela pourra donner en bout de ligne.

**La présidente:** S'il vous était démontré que le régime de sanctions administratives proposé améliorerait la sécurité, est-ce que vous l'approuveriez?

**Mme Legars:** Bien sûr. En tant qu'industrie, il est important pour nous d'avoir un bon bilan de sécurité. S'il y a certains opérateurs de navire qui ne respectent pas les règles, c'est dans l'intérêt de l'industrie au sens large que tout le monde se plie aux mêmes règles et respecte les mêmes standards. De ce côté-là, on n'a pas de problèmes.

**La présidente:** Lors d'un exposé antérieur, vous avez dit que vous étiez préoccupés par des abus de pouvoir, par le caractère arbitraire de certaines décisions qui sont prises par les inspecteurs. Est-ce que ces abus sont répandus? Ne croyez-vous pas que le fait de pouvoir faire appel au tribunal rapidement lorsque vous jugez des sanctions injustifiées vous permette de mettre fin plus efficacement à des pratiques qui sont répréhensibles?

**Mme Legars:** Effectivement. D'ailleurs, nous ne sommes pas contre la loi en elle-même en entier. C'est une bonne chose qu'il puisse y avoir cette possibilité d'appel devant le tribunal.

Ceci dit, nous aimerions que les règles de fonctionnement du tribunal qui sont à l'article 15, notamment en ce qui a trait à la charge de la preuve et aux modalités de la preuve, soient modifiées pour qu'elles se rapprochent davantage d'un système légal. Nous avons peur que ces personnes qui vont examiner les décisions des inspecteurs seront elles-mêmes d'anciens membres de l'industrie, qui certes auront une connaissance technique, mais n'auront pas de bagage juridique. On a un petit peur de tout ce qui va se faire en matière de oui-dire, de charge de la preuve, et cetera. On a peur d'un certain manque de rigueur dans la façon de réviser ces décisions.



**The Chairman:** You also have some reservations about clause 21 which stipulates that a decision of an appeal panel of the tribunal is final and binding on the parties to the appeal. Do you feel any need for other appeal mechanisms?

**Ms Legars:** We recommend the possibility of appealing the tribunal's decisions to the Federal Court. This is what we propose in our brief as a last resort. The most direct solution would be to amend clause 15 so that tribunal members are required to exercise more judicial control than provided for in the act.

If the legislator clearly states how he expects the tribunal to exercise its authority — that is with more judicial controls than currently set out in the legislation — and if the tribunal fails to do that, then the Federal Court could ultimately step in, not as part of an appeal process, but to exercise some judicial control. How the tribunal exercises its authority should be clearly spelled out. This would ensure much broader control *a posteriori* than if the legislator had failed to explain how the tribunal may exercise its authority. As the bill is now drafted, the tribunal enjoys considerable latitude to do just about anything it wishes.

[English]

**Senator Callbeck:** I understand that you are not against administrative sanctions.

**Ms Legars:** We are not.

**Senator Callbeck:** Would you accept this tribunal if it had the same rules of evidence as a court of law?

**Ms Legars:** Yes. We do not want two tracks; one that would give procedural advantages to the department while the consequences can be quite the same for the contravener in terms of fines, public record, and impact on the renewal of Canadian maritime documents.

**Senator Callbeck:** The other suggestion you made was to amend clause 21, so that it could be appealed to the Federal Court. If that were done, could there be a situation where a matter would involve marine, air and railway? We could amend this bill so that matters pertaining to marine go to the Federal Court.

**Ms Legars:** In our written submission, we propose an amendment to clause 21 by adding that in marine cases, there could be an appeal possible within 30 days before the Federal Court of Canada. As I reminded you in the beginning of my presentation, the administrative penalty regimes that are controlled and reviewed by the tribunal are not the same for each mode. The marine mode is the one that has the most stringent administrative

**La présidente:** Vous avez aussi des réserves quant à l'article 21 qui dit que la décision rendue en appel par un comité du tribunal est définitive et lie les parties. Y a-t-il d'autres mécanismes d'appel que vous croyez nécessaires à votre avis?

**Mme Legars:** Ce que nous vous suggérons serait la possibilité d'un appel devant la cour fédérale, section de la première instance. C'est ce que nous avons développé dans notre mémoire. C'est un mécanisme de dernier recours. Selon nous, la solution la plus directe est de modifier l'article 15 en obligeant les membres du tribunal à agir de façon plus judiciaire que ce qu'il y a dans la loi.

Il y a un deuxième effet. Si le législateur dit de façon claire de quelle façon il s'attend à ce que ce tribunal exerce sa juridiction — c'est-à-dire de façon plus judiciaire que ce que nous avons actuellement dans le projet de loi — et si le tribunal ne le respecte pas, cela ouvre la porte à un contrôle ultérieur par la cour fédérale même si ce n'est pas dans le cas d'un appel mais simplement d'un contrôle judiciaire axé seulement sur la juridiction. Le législateur aura été plus explicite pour définir la façon dont ce tribunal doit exercer sa juridiction. Cela permet un contrôle *a posteriori* plus étendu que si on reste strictement sur la juridiction et que le législateur n'a pas expliqué comment le tribunal peut exercer cette juridiction. Dans la loi actuelle, il l'a expliqué d'une façon qui laisse énormément de place au tribunal, donc qui lui permet de faire à peu près ce qu'il veut.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Si je comprends bien, vous n'êtes pas contre les sanctions administratives.

**Mme Legars:** C'est exact.

**Le sénateur Callbeck:** Accepteriez-vous ce Tribunal s'il était assujéti aux mêmes règles en matière de preuve qu'une cour de justice?

**Mme Legars:** Oui. Nous ne voulons pas qu'il y ait deux façons de procéder, l'une donnant des avantages de procédure au ministère alors que les conséquences pourraient être assez semblables pour le contrevenant en ce qui concerne l'amende, le dossier public et l'impact sur le renouvellement des documents maritimes canadiens.

**Le sénateur Callbeck:** Vous proposez par ailleurs d'amender l'article 21 de façon à ce qu'on puisse en appeler de la décision auprès de la Cour fédérale. Si cela se faisait, serait-il possible qu'une affaire relève à la fois des modes maritime, aérien et ferroviaire? Nous pourrions amender le projet de loi de façon que les affaires relatives au mode maritime uniquement soient entendues devant la Cour fédérale.

**Mme Legars:** Dans notre mémoire, nous proposons d'amender l'article 21 en ajoutant que dans les affaires relatives au mode maritime, il soit possible d'interjeter appel dans les 30 jours auprès de la Cour fédérale du Canada. Comme je vous l'ai rappelé au début de mon exposé, les régimes de sanctions administratives contrôlés et révisés par le Tribunal ne sont pas les mêmes pour chacun des modes. Par exemple, c'est le mode maritime qui a le

penalty regimes. We submit that we could have an opening for an appeal before Federal Court of Canada.

I understand it to be strange to have a different avenue for the marine mode in this bill. I believe that amending clause 15 in the way that I have proposed would be the most straightforward solution to the problem.

**Senator Callbeck:** It is possible to have a situation that involves air, rail and marine? If the appeal is available for only the marine, would that create a problem?

**Ms Legars:** I cannot imagine a case where the three modes would be involved, because each of them is regulated under different acts. They would not be sued. The violation would not be issued under the same act each time. It would be under the Canada Shipping Act, the Aeronautics Act or the Railway Act. In each case, the act supporting the issuance of the penalty would be different, so I do not think you would have this problem.

**Senator Callbeck:** What about the penalties? You mentioned there is a big difference in the penalties, and that they are much higher in the case of marine. Do you accept that? Do you agree with the penalties that are set for these three different sections, or should there be more uniformity?

**Ms Legars:** The department told us that there would be different penalties for each mode, so they would have a kind of pool of members of a tribunal. Each member would have a specialty in a mode. A member would be chosen when needed, depending on the mode being tried. We are not afraid to have our cases discussed by aviation people. The department assured us that marine people would hear marine cases. I hope I am not mistaken.

**Senator Callbeck:** You do not have a problem the way the penalties are set, that they are much higher for marine than for railway?

**Ms Legars:** What do you mean?

**Senator Oliver:** The amount of the fine is higher.

**Ms Legars:** That is an issue that we discussed concerning the administrative regime that is applicable to our mode. We inserted a table in our brief last June. I can leave you a copy of that brief.

The comparison is between the marine mode and the air mode and shows the differences. If I remember correctly, one of the differences is that in the air mode, the maximum fine is \$5,000 for an individual and \$25,000 for a company.

For the marine mode, the maximum fine is \$25,000 in each case, though it may be doubled in certain cases to go as high as \$50,000. In addition, I believe the public record is maintained for two years for the air mode and five years for the marine mode. For the air mode, this contravention is removed from your record

régime de sanctions administratives le plus strict. Nous proposons qu'il y ait possibilité d'interjeter appel auprès de la Cour fédérale du Canada.

Je sais qu'il peut paraître étrange d'avoir des dispositions différentes pour le mode maritime dans ce projet de loi. Toutefois, je crois que le fait d'amender l'article 15 de la façon dont je vous l'ai proposée serait la façon la plus simple de régler le problème.

**Le sénateur Callbeck:** Est-il possible que les modes aérien, ferroviaire et maritime soient mis en oeuvre en même temps? Si les appels ne sont possibles que pour le mode maritime, cela pourrait-il créer un problème?

**Mme Legars:** Je ne puis imaginer une situation où les trois modes seraient mis en cause, étant donné que chacun d'eux est régi par des lois différentes. Il n'y aurait pas de poursuites judiciaires. L'avis d'infraction ne serait pas signifié en vertu de la même loi dans chacun des cas, mais en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, de la Loi sur l'aéronautique ou de la Loi sur les chemins de fer. Dans chacun des cas, la loi que l'on invoquerait pour imposer la sanction ne serait pas la même; je ne crois donc pas que nous pourrions avoir un tel problème.

**Le sénateur Callbeck:** Qu'en est-il des sanctions? Vous parlez d'une énorme différence dans les sanctions et vous dites qu'elles sont beaucoup plus lourdes dans le cas du mode maritime. L'acceptez-vous? Acceptez-vous que les sanctions soient différentes pour les trois modes ou souhaitez-vous plus d'uniformité?

**Mme Legars:** Le ministère nous a parlé de sanctions différentes pour chacun des modes et qu'il aurait accès à un tribunal composé de plusieurs membres. Chaque membre serait spécialisé dans un mode particulier et interviendrait selon les besoins et selon le mode faisant l'objet d'une poursuite. Nous ne craignons pas que nos affaires soient entendues par des gens de l'aviation, puisque le ministère nous assure qu'elles le seraient par des gens du mode maritime. J'espère que je ne me trompe pas.

**Le sénateur Callbeck:** Vous n'avez aucune réserve quant aux sanctions prévues, qui sont, en fait beaucoup plus lourdes pour le mode maritime que pour le mode ferroviaire?

**Mme Legars:** Que voulez-vous dire?

**Le sénateur Oliver:** Le montant de l'amende est plus élevé.

**Mme Legars:** C'est une question dont nous avons débattu à propos du régime administratif applicable à notre mode. Nous avons inséré un tableau à ce propos dans notre mémoire de juin dernier dont je peux vous fournir copie.

Nous comparons le mode maritime et le mode aérien, ce qui fait ressortir les différences. Si je me souviens bien, l'une des différences, c'est que dans le mode aérien, l'amende maximale est de 5 000 \$ pour un particulier et de 25 000 \$ pour une entreprise.

Pour le mode maritime, l'amende maximale est de 25 000 \$ dans chaque cas, bien que cette amende puisse doubler dans certains cas et donc atteindre les 50 000 \$. De plus, je crois que le dossier public est conservé pendant deux ans pour le mode aérien et pendant cinq ans pour le mode maritime. Pour le mode



after two years. In the marine mode, your record is cleaned five years after the last contravention.

For our mode there is a provision that the burden of proof of a minister would be on a without-doubt basis. That is something that was not in the act. I understand that is something that has not been discussed before the courts to know what kind of standard would apply before the Civil Aviation Tribunal. It is different in the act; we had to meet a burden of proof on a balance of probabilities instead of a without-doubt basis.

**Senator Callbeck:** Are you satisfied with these fines and differences? Do you think the government should be working toward uniformity?

**Ms Legars:** We are not satisfied. I did not reopen the issue, because I thought it was something that was closed. Parliament actually adopted Bill C-14. We fought against it but we lost. If Parliament were ready to rethink the issue, we would applaud that, because we do not like the bill the way it is.

[Translation]

**The Chairman:** The costs associated with operating vessels are much higher and this provision impacts vessel operators. The costs are not the same.

**Ms Legars:** Theoretically, this reasoning could be applied to companies. However, no distinction should be drawn between ships' captains and professional pilots.

[English]

**Senator Spivak:** We were told that there was a great deal of consultation with all the stakeholders around this bill. Would you say that there was sufficient consultation with the marine industry? Were they not listened to? What is your view of the consultation?

**Ms Legars:** There was consultation for perhaps one year. There was consultation before the drafting and then the draft bill was circulated. We made the same comments to the department that we have made to you today. We asked for figures. We said that we did not understand the need and asked them to provide the figures. However, we were told that this bill was a matter of policy. They decided to go with it. They told us not to worry and that everything would be fine.

**Senator Spivak:** I understand that the Civil Aviation Tribunal operated in exactly under the same quasi-judicial manner, not in a totally judicial manner; is that correct?

**Ms Legars:** That is correct.

**Senator Spivak:** The aviation industry did not object to the Civil Aviation Tribunal, so I will assume that it has worked well.

aérien, on efface l'infraction du dossier au bout de deux ans, tandis que pour le mode maritime, on l'efface au bout de cinq ans.

Pour notre mode, il est prévu que le fardeau de la preuve doit être de prouver la culpabilité au-delà du doute raisonnable. C'est une chose qui ne figurait pas dans la loi. Je crois savoir que l'on n'a pas discuté devant les tribunaux des normes de la preuve qui seraient appliquées devant le Tribunal de l'aviation civile. C'est différent dans la loi. En matière de preuve, nous devons satisfaire aux critères de la prépondérance des probabilités et non pas de la culpabilité au-delà du doute raisonnable.

**Le sénateur Callbeck:** Êtes-vous satisfaite de ces amendes et des écarts entre elles? Ne pensez-vous pas que le gouvernement devrait viser l'uniformité?

**Mme Legars:** Nous ne sommes pas satisfaits. Je n'ai pas ramené cette question sur le tapis car je pensais que le dossier était clos. Le Parlement a adopté le projet de loi C-14. Nous avons lutté contre cette mesure, mais nous avons perdu. Si le Parlement était prêt à rouvrir la discussion, nous en serions ravis car le projet de loi sous sa forme actuelle ne nous plaît pas.

[Français]

**La présidente:** Les coûts d'opérations des bateaux sont beaucoup plus élevées et cela a des effets sur ceux qui les opèrent. Les coûts ne sont pas les mêmes.

**Mme Legars:** À la limite, vous ce raisonnement pourrait se faire pour les compagnies, toutefois il ne devrait pas y avoir de différence pour les capitaines de navire ou les pilotes professionnels.

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** On nous a dit qu'il y avait eu énormément de consultations avec tous les intervenants au sujet du projet de loi. Pensez-vous qu'il y a eu suffisamment de consultations avec les représentants de l'industrie maritime? Ne les a-t-on pas écoutés? Quelle est votre opinion au sujet des consultations?

**Mme Legars:** Il y a eu des consultations pendant environ un an. Il y a eu avant la rédaction et ensuite, une ébauche de projet de loi a été distribuée. Nous avons communiqué au ministère les mêmes observations que nous faisons devant vous aujourd'hui. Nous avons demandé des chiffres. Nous avons dit que nous ne comprenions pas cette nécessité et nous leur avons demandé de nous fournir des chiffres. Cependant, on nous a répondu que ce projet de loi était une question d'orientation stratégique. Le gouvernement a décidé d'aller de l'avant. Les fonctionnaires nous ont dit de ne pas nous inquiéter, que tout irait pour le mieux.

**Le sénateur Spivak:** Je crois savoir que le Tribunal de l'aviation civile fonctionne précisément de la même manière, qu'il a une nature quasi judiciaire. Est-ce exact?

**Mme Legars:** C'est exact.

**Le sénateur Spivak:** L'industrie de l'aviation ne s'est opposée à la constitution du Tribunal de l'aviation civile, de sorte que je suppose que tout s'est bien passé.



I understand what you are saying and I am sympathetic because it does not seem that there is due process. That issue has been raised by one of the other members of the committee. What is the difference between the marine industry and the aviation industry in terms of process?

**Ms Legars:** Our submission is that the process must be linked with the regime that it monitors. The more harsh the regime, the more structured or court-like the structure should be.

**Senator Spivak:** The higher the penalty, the more structured should be the process. Since you have higher penalties, you should have a process that is more judicial. Is that what you are saying?

**Ms Legars:** Yes.

**Senator Spivak:** You made that point to the people who were drafting this legislation. Is that correct?

**Ms Legars:** Yes, we made that point.

**Senator Spivak:** What was their argument to reject your position? How did they respond to you?

**Ms Legars:** They did not give an argument. They said that we did not have to worry.

**Senator Spivak:** I understand that. "Trust us," is not an argument.

**Ms Legars:** They said that our regime was not severe enough to open the door to more strict procedural requirements.

**Senator Spivak:** Do you have a written answer or response from the department that could help us to evaluate this?

**Ms Legars:** No, it was a round-table discussion where everybody gives their opinions.

[Translation]

**Senator Gill:** I would like to focus on the issue of sanctions and penalties. Setting aside for a moment bills C-34 and C-14, were violations subject to different penalties in the past? Were the penalties applicable in the case of marine offences different from those applicable to air or rail violations?

**Ms Legars:** The courts primarily heard cases involving conditions. Therefore, I believe the administrative penalty regime will apply mainly to cases involving safety concerns. As for the amount of the penalties, they were in the \$25,000 range, depending on the case, but fines of \$100,000 and over have been ordered in cases involving wide-scale pollution.

As I stated earlier, our industry does not have a problem with the principle of such a regime as such. We can appreciate how useful it can be for the legislation to apply to everyone. However, we would like to see more judicial controls in place.

**Senator Gill:** You have not answered my question. You say that in your estimation, the system provided for in the bill is more arbitrary and that you would prefer to see more judicial controls in place. Is that correct?

Je comprends vos objections et je sympathise avec vous car il ne semble pas que la procédure ait été respectée. Cette question a été soulevée par l'un des autres membres du comité. Quelle est la différence entre l'industrie maritime et l'industrie aéronautique sur le plan de la procédure?

**Mme Legars:** En principe, la procédure doit être liée au régime auquel elle s'applique. Plus le régime est strict, plus la procédure doit être structurée ou s'inspirer du modèle d'un tribunal.

**Le sénateur Spivak:** Plus les sanctions sont élevées, plus la procédure doit être structurée. Étant donné que vous avez des sanctions très élevées, vous devriez avoir une procédure de nature plus judiciaire. C'est bien ce que vous dites?

**Mme Legars:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Vous avez présenté cet argument aux rédacteurs législatifs, n'est-ce pas?

**Mme Legars:** Oui, nous avons présenté cet argument.

**Le sénateur Spivak:** Et quels ont été leurs arguments pour réfuter vos objections? Comment ont-ils réagi?

**Mme Legars:** On ne nous a pas fourni d'arguments. On nous a dit que nous n'avions pas à nous en faire.

**Le sénateur Spivak:** Je comprends cela. «Faites-nous confiance», ce n'est pas un argument.

**Mme Legars:** Ils nous ont dit que notre régime n'était pas suffisamment sévère pour ouvrir la porte à des exigences plus strictes au plan de la procédure.

**Le sénateur Spivak:** Avez-vous une réponse écrite du ministère qui pourrait nous aider à évaluer cela?

**Mme Legars:** Non, cela nous a été dit au cours d'une table ronde où chacun donne son avis.

[Français]

**Le sénateur Gill:** Je veux revenir sur la question des sanctions et des peines. Oublions l'existence du projet de loi C-34 et du projet de loi C-14. Est-ce que les sanctions pour les offenses au système judiciaire étaient différentes dans le passé? Savez-vous si les sanctions étaient différentes pour les offenses commises dans le domaine maritime comparées à celles commises dans les domaines aérien ou ferroviaire?

**Mme Legars:** Les cours ont surtout entendues des causes sur les conditions. Donc, je pense que le système de pénalités administratives va s'appliquer d'avantage aux cas de sécurité. Quant au montant des amendes, elles étaient de 25 000 \$ environ dépendant du cas, mais nous avons eu des cas de pollution d'envergure où l'amende était de 100 000 \$ et plus.

Notre problème, comme je vous l'ai dit, n'est pas au niveau de l'instauration du système en tant qu'industrie. On comprend que cela pourrait être utile pour que la loi s'applique à tout le monde. Par contre, on voudrait que le processus de contrôle soit plus judiciaire et qu'il n'y ait pas plus de rigueur.

**Le sénateur Gill:** Vous n'avez pas répondu à ma question. Je pense que vous trouvez dans le système actuel qu'il y a plus d'arbitrage. Vous voulez un processus plus judiciaire?

**Ms Legars:** Yes, that is correct. The government enacts laws and applies them. Now, it is imposing administrative penalties. That is all well and good, but we really need to have more controls in place.

**Senator Gill:** Rarely does someone call for more judicial controls. Usually, people demand fewer laws. You seem to be alone in wanting more controls.

**Ms Legars:** Criminal rules of procedure were not brought in solely to make lawyers happy. They exist to safeguard certain rights and to provide for certain hard and fast rules of evidence. A conviction can have significant repercussions. These safeguards are important in that they protect against arbitrary decisions.

**Senator Gill:** The existence of the tribunal does not preclude recourse to the courts. That possibility has always existed. You yourself stated that these cases did not always involve minor violations but that more often than not, they did. Recourse to the courts remains an option if a party is dissatisfied with a rule, sanction or penalty.

**Ms Legars:** To begin with, it is not an ordinary court of law, but rather the Federal Court that as a federal agency watchdog will eventually conduct a summary, limited review of jurisdictional matters. If the tribunal operates outside its jurisdiction, this has no bearing on the validity of the decision. If the law does not grant the power to intervene in a particular area, then the Federal Court will be able to step in. However, this power of review is very narrow. The tribunal is not like a regular court of law.

**Senator Gill:** You would like it to have broader powers of review?

**Ms Legars:** Yes, because the government also wields considerable authority over such matters. Parliament devises rules, implements them and to some extent, judges them as well. We would like to see a counterbalance of some kind, for instance, a procedural rule to protect the people in the system, one that would grant them, as a last resort, broader access to "real justices".

**Ms Faye Smith, Chair and Chief Executive Officer, Civil Aviation Tribunal:** It is pleasure to be here today to answer your questions concerning the Civil Aviation Tribunal.

[English]

Honourable senators, you have been provided with a copy of the tribunals' latest annual report. Therefore, I will try not to be repetitive and to deal with the issues that I think will be of concern to you.

The Civil Aviation Tribunal is a quasi-judicial body that was established on June 1, 1986 in accordance with Part IV of the Aeronautics Act. It followed upon the recommendations of Mr. Justice Charles Dubin in his report on his inquiry into aviation safety that followed an accident in Cranbrook.

**Mme Legars:** Oui, qu'il y ait un pouvoir de contrôle. Le gouvernement adopte les lois, les applique et maintenant le gouvernement impose les pénalités administratives. C'est bien beau. Il faudrait cependant qu'il y ait un contrôle du processus.

**Le sénateur Gill:** Il est assez rare qu'on demande au gouvernement de «judiciariser» davantage. On nous demande surtout moins de lois. Vous êtes presque les seuls qui demande plus de judiciaire?

**Mme Legars:** Quand on parle de judiciaire on veut dire que les règles de procédure en matière pénale n'ont pas été adoptées seulement pour faire plaisir aux avocats. Elles l'ont été pour protéger certains droits et pour avoir une certaine rigueur dans la façon dont la preuve est faite. Les conséquences d'une condamnation sont importantes. Ce sont des garde-fous qui ont un rôle et une utilité sociale contre l'arbitraire. Ce sont ces garde-fous que l'on réclame.

**Le sénateur Gill:** Le tribunal d'appel n'exclut pas le recours aux tribunaux. Cela a toujours existé. Vous m'avez dit que ce n'était pas toujours des questions mineures ou cela pourrait être trop souvent des questions mineures. Mais vous avez toujours recours aux tribunaux si vous n'êtes pas satisfaits d'un règlement, d'une sanction ou d'une peine.

**Mme Legars:** D'abord, ce ne sont pas les tribunaux de droit commun, ce sera éventuellement la Cour fédérale en tant qu'organisme de surveillance des organismes fédéraux qui va pouvoir faire un examen très sommaire et très limité des questions de juridiction. Si le tribunal est hors de sa juridiction, cela n'a rien à voir avec le bien-fondé de la décision. Si la loi ne donne pas la juridiction de faire telle ou telle chose, le Cour fédérale va pouvoir intervenir. Toutefois, c'est un pouvoir de contrôle très étroit. Ce ne sont pas des tribunaux de droit commun.

**Le sénateur Gill:** Vous voulez davantage de contrôle?

**Mme Legars:** Oui, on demande davantage parce que le gouvernement a beaucoup de pouvoir en ces matières. Le Parlement fait les règles, les applique et les juge, d'une certaine façon. On aimerait bien qu'il y ait un contre pouvoir, par exemple une règle procédurale pour protéger les gens dans le système, soit à la fin du processus en permettant un accès élargi à des «vraies juges».

**Mme Faye Smith, présidente du Tribunal de l'aviation civile du Canada:** C'est un plaisir d'être ici avec vous aujourd'hui pour répondre à vos questions au sujet du Tribunal de l'aviation civile.

[Traduction]

Honorables sénateurs, nous vous avons remis un exemplaire du dernier rapport annuel du Tribunal. Par conséquent, je vais essayer de ne pas faire double emploi et d'aborder les questions les plus susceptibles de vous intéresser.

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire qui a été créé le 1<sup>er</sup> juin 1986 en vertu de la partie IV de la Loi sur l'aéronautique. Cette initiative concrétisait les recommandations énoncées par le juge Charles Dubin dans son rapport d'enquête sur la sécurité aérienne à la suite d'un accident survenu à Cranbrook.



The Dubin commission three-part report was published in 1982. The focus of the report was an enforcement program that provided the aviation community with the opportunity to have the enforcement and licensing decisions of the minister of transport reviewed by an independent body. Justice Dubin wanted to elevate the importance of aviation enforcement.

Before the Civil Aviation Tribunal, enforcement matters were heard in summary conviction courts of criminal jurisdiction in the provinces. Aside from the costs involved, this was often a long and protracted procedure with delays occasioned by the backlogs in the courts. It was a very formal procedure. It took longer, cost more, and took place in a criminal court.

By setting up a specialized quasi-judicial regulatory tribunal, the procedure was decriminalized, as is appropriate for contraventions relating to regulatory offences that are not truly criminal in nature. In its legislation, the Department of Transport reserves criminal court for very serious offences.

Administrative monetary penalties for less serious offences range from \$5,000 for an individual to \$25,000 for a company. For more serious offences, license suspension can be imposed. Shutting down the operation is the ultimate penalty.

In the system that existed prior to 1986 matters relating to licensing or qualifications, as opposed to enforcement, were heard under the old air regulations of that time: they were not heard by an independent body. If a document holder wanted a review the suspension of a pilots' licence the review would be made by someone in the Department of Transport. Even though there are many safeguards and guidelines built into such a system, the man on the street does not perceive it as a very independent review when it is done within the same department. That was Mr. Justice Dubin's point when he said an independent, impartial tribunal should be hearing and reviewing these suspensions.

The mandate of the Civil Aviation Tribunal, as set out in the Aeronautics Act, is to hear reviews at the first level and to hear appeals at the second level from those reviews. These decisions may include the imposition of monetary penalties, or suspension, cancellation or refusal to renew Canadian aviation documents on medical and other grounds.

The review and appeal hearings are held expeditiously and informally in accordance with the rules of fairness and natural justice, which involve the right of the individual or company to have a hearing before an unbiased and impartial hearing officer.

At the conclusion, the tribunal member may confirm the decision, substitute its own decision, or refer it back for reconsideration when it relates to qualification of licences.

Le rapport de la Commission Dubin, qui comportait trois parties, a été publié en 1982. Il préconisait l'adoption d'un programme de contrôle d'application qui offrait à la communauté aéronautique la possibilité de faire examiner par un organisme indépendant les décisions du ministre des Transports concernant les autorisations et les modalités d'exécution. Le juge Dubin voulait rehausser l'importance du contrôle d'application dans le monde de l'aviation.

Avant la création du Tribunal de l'aviation civile, les cas relatifs à l'application étaient entendus par les tribunaux des poursuites sommaires de juridiction pénale dans les provinces. Outre les coûts que cela occasionnait, c'était là une procédure longue et fastidieuse comportant des délais dus aux arriérés dans les tribunaux. C'était une procédure très formelle. C'était plus long et plus cher de procéder par le truchement d'un tribunal pénal.

En instituant un tribunal de réglementation spécialisé de nature quasi-judiciaire, la procédure a été décriminalisée, ce qui convient parfaitement pour les infractions à la réglementation qui ne sont pas vraiment de nature pénale. Dans la loi, le ministère des Transports réserve le recours à un tribunal pénal pour les infractions très graves.

Les sanctions financières administratives applicables à des infractions mineures vont de 5 000 \$ pour un particulier à 25 000 \$ pour une société. Pour ce qui est des infractions plus graves, on peut imposer une suspension de la licence de pilote ou du permis d'exploitation. La fermeture de l'entreprise est la pénalité ultime.

Dans le système qui existait avant 1986, les questions touchant les compétences ou les licences, par opposition aux questions relevant du contrôle d'application, relevaient de l'ancienne réglementation de l'époque: elles n'étaient pas confiées à un organisme indépendant. Si un titulaire de document souhaitait que l'on fasse une étude de la suspension d'une licence de pilote, cette étude était effectuée par un fonctionnaire du ministère des Transports. Même si ce système comportait de nombreuses garanties et lignes directrices, l'homme de la rue ne considère pas que c'est un examen très indépendant lorsqu'il est effectué au sein du même ministère. C'est l'argument qu'a avancé le juge Dubin pour justifier la création d'un tribunal indépendant et impartial pour entendre et examiner les cas de suspension.

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile, en vertu de la Loi sur l'aéronautique, est de tenir des audiences au premier niveau et d'entendre les appels au deuxième niveau. Ces décisions peuvent inclure l'imposition de sanctions pécuniaires, la suspension, l'annulation ou le refus de renouveler des documents d'aviation canadiens pour des motifs médicaux et autres.

Les audiences en révision et les appels sont entendus rapidement et informellement dans le respect des principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle, qui incluent le droit du particulier ou de la société en cause d'être entendu devant un agent neutre et impartial.

En conclusion, le conseiller du tribunal peut confirmer la décision, y substituer sa propre décision ou la renvoyer pour une nouvelle révision lorsqu'il s'agit d'affaires mettant en cause les compétences ou la licence.



The basic principles governing the tribunal are those of independence and expertise. The tribunal is a federal agency, independent of the Department of Transport. It is headed by a chair, who is also the chief executive officer and who is responsible for the supervision and direction of the work of the tribunal.

While the current and the proposed legislation provides for the appointment of full- and part-time members, there are currently only two full-time members of the tribunal; I am chair and Mr. Ogilvie, who is with me here today is the deputy chair of the tribunal. There are currently 22 part-time members who are appointed by reason of their knowledge and experience in aeronautics. In the proposed legislation, additional members would be appointed to hear matters related to other sectors of transportation.

Of the current 22 part-time members, six are doctors who are specialists in aviation medicine, and four of those doctors also have technical expertise because they are pilots. There are eight lawyers: two of these lawyers are currently serving as captains of a major airline, one lawyer is also a flight attendant, and four of them are practising aviation law. There is also a former airport authority board chairman, an aircraft maintenance engineer and six persons who have aviation pilot experience, either commercial or airline transport rated. We did have an air traffic controller, but we are waiting for our next one.

The members are appointed by a Governor in Council for their knowledge and experience in aviation or in proposed sectors, and these members have no particular interest in confirming the decisions of the minister. The members are appointed on a variety of criteria, including the location of the hearing. The hearings are held across Canada, usually where the incident or the contravention has taken place. The forum most convenient is used so that the witnesses can attend with the least amount of cost to the parties involved.

The members are appointed from the closest region, unless there is a conflict and in that case we move the members around. They are appointed for a variety of factors: their linguistic capabilities, aeronautical expertise, and residential location.

The tribunal is a small organization that has been in operation for 15 years. Besides the 22 part-time members and two full-time members, we have six staff members. That is our whole organization. Over the 15 years, we have on average worked on about 330 cases a year, and approximately 100 of those cases go to hearing. Many of the cases get settled along the way. Over the past number of months we have been promoting ADR and settlement in pre-hearing conferences to shorten the length of cases.

In proposing the establishment of an independent tribunal, Mr. Justice Dubin recommended the introduction of a broad range of administrative measures, and also the creation of a mechanism to uphold the rights against whom the measures were to be taken. We must assess what the tribunal has done in light of the latter recommendation.

Les principes fondamentaux gouvernant le tribunal sont ceux de l'indépendance et de l'expertise. Le tribunal est une agence fédérale indépendante du ministère des Transports. Il est dirigé par un président, qui en est aussi le chef de direction, chargé de la supervision et de l'orientation du travail du tribunal.

La loi actuelle et proposée prévoit la nomination de conseillers à temps plein et à temps partiel. À l'heure actuelle, le tribunal ne compte que deux conseillers à temps plein. Je suis le président et M. Ogilvie, qui m'accompagne ici aujourd'hui, est le vice-président. À l'heure actuelle, le tribunal compte 22 conseillers à temps partiel qui sont nommés en raison de leurs connaissances et de leur expérience dans le domaine de l'aéronautique. Dans la mesure proposée, des conseillers supplémentaires seraient nommés pour entendre des causes liées à d'autres secteurs du transport.

Parmi les 22 conseillers à temps partiel, six sont des médecins spécialistes de la médecine aéronautique et quatre autres sont des médecins ayant une expertise technique car ce sont des pilotes. Huit sont des avocats. Deux d'entre eux sont capitaines d'une grande ligne aérienne, un autre est agent de bord et quatre pratiquent le droit de l'aviation. Il y a aussi un ancien président d'une administration portuaire, un ingénieur en entretien d'avion et six personnes ayant une expérience de pilote dans le domaine commercial ou du transport aérien. Nous avions un contrôleur aérien, mais il est parti et nous en attendons un autre.

Les conseillers du tribunal sont nommés par un gouverneur en conseil en raison de leurs connaissances et de leur expérience dans l'aviation ou dans des secteurs désignés et ils n'ont aucun intérêt particulier à confirmer les décisions du ministre. Ils sont nommés en fonction de divers critères, dont le lieu de l'audience. Les audiences se tiennent un peu partout au Canada, en général là où a eu lieu l'incident ou l'infraction. On choisit habituellement le lieu qui convient le mieux aux témoins pour que cela coûte le moins cher possible aux parties en cause.

Les conseillers résidant dans la région la plus proche sont nommés, à moins qu'il y ait un conflit d'intérêt, auquel cas nous faisons des changements. Ils sont nommés pour diverses raisons: leurs connaissances linguistiques, leur expertise aéronautique et leur lieu de résidence.

Le tribunal est une instance modeste qui existe depuis quinze ans. Outre les 22 conseillers à temps partiel et les deux conseillers à temps plein, nous avons six employés de soutien. C'est la totalité de l'organisation. Depuis quinze ans, nous avons étudié en moyenne 330 cas par année, dont une centaine se rendent jusqu'à une audience. Un grand nombre des cas sont réglés avant cela. Depuis les quelques derniers mois, nous avons eu recours au mode alternatif de règlement des conflits et au règlement en conférences préparatoires pour raccourcir les délais.

Tout en proposant d'établir un tribunal indépendant, le juge Dubin a recommandé l'introduction d'une vaste gamme des mesures administratives, ainsi que la création d'un mécanisme pour protéger les droits des personnes à l'encontre desquels des mesures doivent être prises. Nous devons évaluer la prestation du tribunal à l'égard de cette dernière recommandation.

In my view, the tribunal has provided an expeditious, cost effective mechanism for the review of the decisions of the Minister of Transport. The requirement for hearings to be held as informally and expeditiously as the rules of fairness and natural justice permit is an attempt to balance the competing consideration of a fair procedure for both parties against the necessity of a relatively quick and inexpensive procedure. In its last year of operation, the elapsed time between the conclusion of a review hearing and an issuance of a determination at the first level is approximately 30-50 days, and 40-65 days for an appeal decision after the appeal is heard.

Coming before the tribunal is also a cost-effective dispute mechanism. The informal procedure and simplified rules allow the document holder to represent himself or herself without counsel. However, representation by agent or counsel is certainly permitted. Each applicant, upon application, receives a copy of our guide to hearings and is provided with a copy of the rules. It is quite straightforward. There are no user fees for application. We are fortunate that we have been able to do that so far.

Our review of the tribunals' operations reveals two things. The tribunal appears to be relatively successful in expeditiously disposing of the matters that have come before it. It has certainly been more successful than the previous system. It also appears that the very existence of the tribunal as a forum for review of enforcement and licensing decisions has, in and of itself, created an environment for the resolution of matters between the Department of Transport and those that it regulates.

**The Chairman:** Thank you, Ms Smith. The Civil Aviation Tribunal has been described very positively with words such as "efficient," "effective," "non-legalistic" and even "user friendly." Do you think it will be possible to keep your organization small and efficient as you grow to accommodate two more modes of transportation? Have you made any recommendations to the government to achieve this?

**Ms Smith:** I do not think it will have a major impact simply because the members are all appointed on a part-time basis and are located across Canada. We would have relatively the same training for all of the members. I think it will be uncomplicated from that perspective. I also think our current computer system and forms will adapt very well to other modes of transportation. I do not see any major snags in adapting one to the other. We have considered that and talked to our computer people.

**The Chairman:** You did not feel the need to make any recommendations to the government to keep it small.

**Ms Smith:** They kept us informed of what they were doing along the way. As long as they give us enough money to train our

À mon avis, le tribunal est un mécanisme rapide et rentable pour examiner les décisions du ministre des Transports. L'obligation qui lui est faite de tenir ses audiences aussi informellement et rapidement que le permettent les principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle est une tentative pour trouver un équilibre entre deux obligations contradictoires, c'est-à-dire offrir aux deux parties une procédure équitable qui soit en même relativement rapide et peu coûteuse. Au cours de la dernière année, les délais nécessaires pour conclure une audience de révision et rendre une décision au premier niveau a été de 30 à 50 jours environ et de 40 à 65 jours pour une décision d'appel une fois l'appel entendu.

Avant que le tribunal soit saisi d'une affaire, il y a également un mécanisme de règlement des différends efficient. Une procédure informelle et des règles simplifiées permettent au titulaire du document de se représenter lui-même, sans avocat. Il va de soi qu'il lui est possible de se faire représenter par un agent ou un avocat. Sous réception d'une demande, nous faisons parvenir à l'intéressé un exemplaire de notre guide des audiences ainsi qu'un exemplaire des règles. C'est assez simple. Il n'y a pas de frais pour présenter une demande de révision. Nous avons de la chance d'avoir pu fonctionner de cette façon jusqu'à maintenant.

Notre examen des activités du tribunal révèle deux choses. Le tribunal semble avoir réussi à traiter les affaires qui lui sont confiées de façon assez expéditive. Chose certaine, il a eu plus de succès à cet égard que le système précédent. Il semble également que l'existence même du tribunal en tant qu'instance de révision des décisions liées au contrôle d'application et aux licences a en soi créé un environnement favorable au règlement des problèmes qui surviennent entre le ministre des Transports et ses subordonnés.

**Le président:** Merci, madame Smith. On a décrit de façon fort positive le Tribunal de l'aviation civile, le qualifiant d'efficient, d'efficace, de non juridique et de même de convivial. Pensez-vous qu'il soit possible que votre organisme demeure modeste et efficient alors que vous devrez quand même prendre une certaine expansion pour régir deux autres modes de transport? Avez-vous des recommandations à faire au gouvernement pour pouvoir atteindre cet objectif?

**Mme Smith:** Je ne pense pas que cela aura une forte incidence, ne serait-ce que parce que nos conseillers sont tous nommés à temps partiel et sont disséminés un peu partout au Canada. Nous aurions relativement la même formation pour l'ensemble des conseillers. De ce point de vue là, je n'entrevois pas de complications. Je pense aussi que notre système et nos formules électroniques actuels vont très bien s'adapter à d'autres modes de transport. Je ne prévois pas d'obstacles pour adapter l'un à l'autre. Nous avons envisagé cela et nous avons eu des discussions avec nos experts informatiques.

**Le président:** Vous n'avez pas senti le besoin de faire des recommandations au gouvernement pour en conserver le caractère modeste.

**Mme Smith:** Nous avons été tenus au courant des intentions du gouvernement tout au long du parcours. Pour autant que nous



people so they can conduct a proper hearing, that is the big thing for us.

**The Chairman:** Are you able to reassure those who need reassurance that an administrative penalties regime is neither arbitrary nor subject to abuse, and that a tribunal process that is final and binding does not offend the legal concept of due process?

**Ms Smith:** Due process, the principle of fairness and natural justice that governs our hearings, applies to all the parties that come before us. The best advice I could give would be for them to talk to some of the aviation associations and to canvass those who have given us very positive feedback over the past number of years.

The tribunal is not bound by its own decisions and there is no appeal from it. It is final and binding from that perspective. However, cases do go to the Federal Court. We might have 12 cases before the Federal Court at the current time.

**The Chairman:** Some stakeholders, in all three modes of transportation, advocate increased decision making authority for the tribunal, even including the authority to make a final decision in cases involving competencies and qualifications. What are your views on that suggestion of giving increased decision making authority to the tribunal?

**Ms Smith:** With the greatest of respect, I have views but, as head of the tribunal, I really cannot advance those views.

**The Chairman:** I tried.

**Ms Smith:** This issue has arisen annually, probably since 1986. I was around when the tribunal was set up. Yes, it has been argued many times. I have my view.

**Senator Oliver:** Are performance appraisals done on your agency on a regular basis. Have the people involved in the process been approached to find out what they think about it, and whether the process was efficient and so on? Has that been done, and is it done on a regular basis?

**Ms Smith:** We do not do performance appraisals or seek feedback in any formalized procedure, but we do have an annual seminar with all of the members, a representative of the Department of Transport, and a panel that is made up of all of the major aviations, such as COPA and ATAC. Everyone comes forward and airs their views. If they have any concerns, we attempt to remedy them. Usually, they do not have many concerns with the tribunal at all.

**Senator Oliver:** Your budget is modest and fair, but you have professional and special services totalling \$231,000. Do you hire many experts or officials? What do those fees go to? That is the biggest amount of your budget.

ayons suffisamment d'argent pour former notre personnel afin qu'il puisse diriger adéquatement une audience, c'est ce qui importe le plus pour nous.

**Le président:** Avez-vous été en mesure de rassurer ceux qui ont des doutes et de les convaincre qu'un régime de sanctions administratives n'est ni arbitraire ni la porte ouverte à des abus et que le fait que des décisions du tribunal soient finales et exécutoires ne contrevient pas au principe du respect de la procédure?

**Mme Smith:** Le respect de la procédure ainsi que les principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle qui régissent nos audiences s'appliquent à toutes les parties qui comparaissent devant nous. Le meilleur conseil que je pourrais leur donner est de communiquer avec des associations aéronautiques et de sonder celles qui sont satisfaites de nos services depuis un certain nombre d'années.

Le tribunal n'est pas lié par ses propres décisions et il n'y a pas de possibilité d'appel. Sa décision est finale et exécutoire de ce point de vue. Cependant, certains cas sont entendus par la Cour fédérale. À l'heure actuelle, il y a une douzaine de cas devant la Cour fédérale.

**Le président:** Certains intervenants, dans les trois modes de transport, préconisent que le tribunal soit doté d'un pouvoir décisionnel accru, ce qui engloberait même le pouvoir de rendre un arrêt final dans les cas relatifs aux compétences. Que pensez-vous de cette suggestion d'accorder un plus grand pouvoir de décision au tribunal?

**Mme Smith:** Sans vouloir vous manquer de respect, j'ai effectivement une opinion, mais en tant que présidente de tribunal, je ne peux l'exprimer.

**Le président:** J'ai essayé.

**Mme Smith:** Cette question est soulevée tous les ans, depuis 1986 environ. J'étais là lorsque le tribunal a été constitué. Effectivement, c'est une question qui revient souvent sur le tapis. Et j'ai une opinion là-dessus.

**Le sénateur Oliver:** Fait-on régulièrement des rapports de rendement au sujet de votre organisme? Les personnes qui participent à cet exercice d'évaluation ont-elles été pressenties pour savoir ce qu'elles en pensent, si le processus est efficient, et cetera? Cela a-t-il été fait? Est-ce que cela se fait régulièrement?

**Mme Smith:** Nous n'effectuons pas une évaluation de rendement formelle, nous ne sollicitons pas de rétroaction formelle. Cela dit, nous organisons un colloque annuel qui réunit tous les conseillers, un représentant du ministère du Transport et un panel composé de représentants des principales associations aéronautiques comme COPA et ATAC. Chacun peut exprimer son opinion. Si des problèmes sont évoqués, nous tentons d'y remédier. Habituellement, les participants n'ont pas à se plaindre du tribunal.

**Le sénateur Oliver:** Votre budget est modeste et équitable, mais vous avez recours à des services spéciaux et professionnels pour une somme totale de 231 000 \$. Embauchez-vous de nombreux experts ou autres spécialistes? À qui sont versés ces honoraires? C'est le poste le plus important de votre budget.

**Ms Smith:** It is. That covers all of the per diems for the part-time members hearing the cases. It is a shocking number when you look at it.

**Senator Oliver:** It is not experts to give advice?

**Ms Smith:** The only experts we have are outside counsel.

**Senator Oliver:** Why not put per diems under salary and wages?

**Ms Smith:** That is what it is, but that is not quite the way it is classified. I appreciate the question, because it looks like we are hiring experts.

**Senator Oliver:** The report does not talk about ADR, but you mentioned it. You have an average of 330 cases, but only 100 go to hearings. Therefore, many are settled. Do you use actual mediation to mediate some of these disputes right at your headquarters on Laurier Avenue?

**Ms Smith:** We have requested and have received a very modest amount for ADR training. We are going to use it for case management for the registry. For ADR we hold teleconference calls and attempt to reduce a three-day hearing to a one-day hearing by reaching an agreement on some of the facts. Usually, the issues are easily determined once you get the parties talking.

**Senator Oliver:** Does that mean you do not have formal mediation where the parties sit down, either with or without counsel, to try to mediate a resolution to the issue?

**Ms Smith:** We are thinking that we will do that, because the stakes do get higher. We have cases now where the fines are cumulative and have reached \$95,000 or more. There are instances where we will be doing that. That is part of a proposal that we are putting together. We want to get the parties talking, and then possibly assign a mediator who would, obviously, not be the member who heard the case if it should go to that.

**Senator Oliver:** In the \$20,000, I saw some training. Would that training be for ADR mediation training for some of your staff?

**Ms Smith:** No, it does not come out of that. That is training for members. Eventually, we will have to allot. We have received, as I indicated, a small budget of \$11,000 for ADR, to set up ADR programs.

**Senator Oliver:** In this new Bill C-34 tribunal, will most of your six staff stay on, and will your office stay at Laurier Avenue and so on?

**Ms Smith:** To the best of my knowledge, we would only add a few administrative people. We would operate with the current compliment and a few more people, possibly an in-house counsel. We are looking at some expansion, but it is not large.

**Mme Smith:** Effectivement. Cela couvre les indemnités journalières des conseillers à temps partiel qui dirigent des audiences. C'est un chiffre frappant.

**Le sénateur Oliver:** Ce ne sont pas des experts qui vous prodiguent des conseils?

**Mme Smith:** Nos seuls experts sont des avocats de l'extérieur.

**Le sénateur Oliver:** Pourquoi ne pas inclure les allocations journalières sous la rubrique rémunération et salaires?

**Mme Smith:** C'est effectivement ce dont il est question, mais ce n'est pas classé de cette façon. Je comprends votre question car cela donne à penser que nous embauchons des experts.

**Le sénateur Oliver:** Le rapport ne fait pas mention du mode alternatif de règlement des conflits, mais vous en avez parlé. En moyenne, vous examinez 330 cas, dont 100 seulement font l'objet d'audiences. Par conséquent, il y a de nombreux règlements. Faites-vous appel à des services de médiation pour régler certains de ces conflits à votre siège social de l'avenue Laurier?

**Mme Smith:** Nous avons demandé et reçu une somme très modique pour la formation au titre du mode alternatif de règlement des conflits. Nous allons y recourir pour la gestion de cas relatifs au registre. Dans le contexte de ce mode alternatif, nous organisons des téléconférences et nous tentons de raccourcir une audience de trois jours à une journée en tentant de nous entendre sur certains faits. Habituellement, les problèmes se règlent aisément une fois que les parties commencent à dialoguer.

**Le sénateur Oliver:** Cela signifie-t-il que vous n'avez pas de médiation formelle, au cours de laquelle les parties se rencontrent, avec ou sans avocat, pour tenter de trouver une solution négociée au problème?

**Mme Smith:** Nous envisageons d'y recourir car les enjeux deviennent plus élevés. Nous avons déjà été saisis de cas où les amendes cumulatives ont atteint 95 000 \$ ou plus. Ce sont là les cas où nous opérons pour cette méthode. Cela fait partie d'une proposition que nous sommes en train de rédiger. Nous voulons que les parties amorcent un dialogue et ensuite, possiblement, leur assigner un médiateur qui ne serait évidemment pas le conseiller qui a entendu l'affaire, si l'on en vient là.

**Le sénateur Oliver:** Vis-à-vis la somme de 20 000 \$, j'ai vu formation. Cette formation concerne-t-elle le mode alternatif de règlement des conflits, le MARC, pour certains de vos employés?

**Mme Smith:** Non, cela n'est pas financé à même cette rubrique. Il s'agit de formation pour les conseillers. Éventuellement, nous devrons allouer des fonds à cette formation. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons reçu un budget modeste de 11 000 \$ pour le MARC, pour créer des programmes de MARC.

**Le sénateur Oliver:** Avec ce nouveau tribunal découlant du projet de loi C-34, allez-vous conserver vos six employés? Continuerez-vous d'être logés sur l'avenue Laurier?

**Mme Smith:** À ma connaissance, nous allons uniquement embaucher quelques agents administratifs supplémentaires. Nous allons fonctionner avec le même personnel, auxquels s'ajouteront quelques employés et possiblement un conseiller juridique



**Senator Oliver:** Finally, how far away is your agency from government, and what is the interaction between you and the executive branch of government?

**Ms Smith:** We are at arm's length. We do not have interaction with the Minister of Transport. We report to Parliament, and the minister.

**Senator Oliver:** Your paycheques come from government. Is there any sort of weekly, ongoing communication?

**Ms Smith:** There is one person who is assigned to the Civil Aviation Tribunal from personnel in the Department of Transport, and a person in finance who processes the cheques and so forth. I personally do not see that as a problem because it is independent of the hearing process. The members hear the cases.

**Senator Oliver:** Those functions are administrative.

**Ms Smith:** Yes, and it is a question of our making a request for a cheque and it being mailed out to the member.

**Senator Callbeck:** We just heard the Shipping Federation call for the same rules of evidence as in a court of law. You have had experience with this tribunal. Do you think that is something the government should be looking at? Would it work?

**Ms Smith:** On a review of the cases that have come before the tribunal, the rules of evidence govern the admissibility of the documents of the evidence before the tribunal, what weight is applied to the documents, and clearly, it has not posed a problem. Our people are well trained in the receipt of evidentiary documents, for example. The difference between, our tribunal and a criminal court is that we would accept documents that would be hearsay, for example, that a court could not accept. No member would find a person culpable on the basis of a document that is purely hearsay, and that was not corroborated by other evidence. My answer is, on a review of the cases, we have not had any major complaints or concerns about the evidentiary process. We do have the Civil Aviation Tribunal rules, which indicate relatively strictly what may be admitted at the tribunal and how it is to be accepted and witnesses giving testimony. It is not an unregulated hearing.

**Senator Callbeck:** In other words, you do not see any need to call for what the Shipping Federation is asking for?

**Ms Smith:** No, but the quarrel of the Shipping Federation is with the minister.

**The Chairman:** Is there anything in this act that you think should not be here or anything you would like to see added?

maison. Il y aura une certaine expansion, mais elle demeurera modeste.

**Le sénateur Oliver:** Quelle est la distance qui sépare votre organisme du gouvernement et quels sont vos rapports avec le volet exécutif du gouvernement?

**Mme Smith:** Nous sommes indépendants du gouvernement. Nous n'avons aucun lien avec le ministre des Transports. Nous faisons rapport au Parlement et au ministre.

**Le sénateur Oliver:** Vos chèques de paye émanent du gouvernement. N'y a-t-il pas des communications hebdomadaires, régulières?

**Mme Smith:** Le ministère des Transports assigne une personne au Tribunal de l'aviation civile et c'est cette personne, du service des finances, qui s'occupe des chèques. Personnellement, cela ne me pose pas de problème puisque c'est un service indépendant du processus d'audience. Ce sont les membres qui entendent les divers cas.

**Le sénateur Oliver:** Ses fonctions sont de nature administrative.

**Mme Smith:** Oui. Nous présentons simplement une demande de chèque qui est envoyée au conseiller.

**Le sénateur Callbeck:** Nous venons d'entendre une porte-parole de la Fédération maritime du Canada réclamer que votre instance applique les mêmes règles de preuve qu'une cour de justice. Vous avez l'expérience du fonctionnement de ce tribunal. Pensez-vous que le gouvernement devrait envisager pareille chose? Cela fonctionnerait-il?

**Mme Smith:** Si l'on considère les cas que le tribunal a entendus, les règles de la preuve régissent la recevabilité des documents en preuve, le poids qui leur est accordé. Jusqu'ici, cela n'a pas posé de problème. Nos représentants sont compétents pour ce qui est d'évaluer la qualité des documents probatoires, par exemple. La différence entre notre tribunal et une cour de justice tient au fait que nous acceptons des documents qui seraient considérés comme oui-dire, par exemple, et qu'une cour de justice ne pourrait accepter. Aucun conseiller ne rend un verdict de culpabilité en se fondant sur un document qui constitue à strictement parler une preuve par oui-dire et qui n'a pas été corroborée par d'autres éléments de preuve. Après examen des cas, je peux vous dire que le processus probatoire n'a pas donné lieu à des plaintes ou à des préoccupations. Les règles du Tribunal de l'aviation civile stipulent assez précisément quels éléments sont recevables, et de quelle façon ils sont acceptés. Il y a également des lignes directrices concernant la comparaison des témoins. Ce n'est pas une audience anarchique.

**Le sénateur Callbeck:** Autrement dit, vous ne voyez pas la nécessité d'exiger ce que réclame la Fédération maritime du Canada?

**Mme Smith:** Non, mais c'est entre la Fédération maritime et le ministre qu'il y a un différend.

**Le président:** Y a-t-il quoi que ce soit que vous souhaitez que nous retranchions et que nous ajoutions à la mesure?

**Ms Smith:** I have no concerns with the act as it is currently drafted. I have been consulted during the drafting of the act, and they listened to me on some things and not on others. I am not unhappy with the way it is. It is workable in the way that it currently works. It would continue to work.

**Senator Callbeck:** This new tribunal will be able to award costs. Is that something you feel is necessary? Is it something you were looking for in this new legislation?

**Ms Smith:** The most important aspect of the power to award costs under clause 19 is that the tribunal members would be given guidelines in respect to costs. Obviously, if someone comes before the tribunal and the assessment of monetary penalty is \$150, there would not be costs awarded that would exceed that.

The most important aspect of clause 19 is in respect of adjournments. Many times people call and request an adjournment of a hearing at the last minute, and we do incur costs. As you know, we do not pass any costs along, but we do incur costs if we do not cancel our court reporters 48 hours in advance. Therefore, having the power to award costs and putting it in the guide to members, will simply mean that people give us the consideration of calling us and of cancelling. It is discretionary.

Frankly it will mean that people will not adjourn at the last minute so that we have incurred airfares flying across the country to hear a case or have hired court reporters. Sometimes the costs thrown away are \$1,500, and there is no need of that.

That is one aspect of costs about which I am pleased. We would look at that with a great deal of caution.

**Senator Callbeck:** Do you have a backlog of cases?

**Ms Smith:** No. We have tried to have cases heard within a three-month time frame. Unless it becomes complicated and the parties request adjournment, we can usually keep that time frame. It is 90 days from a review to an appeal.

One of the amendments to the aeronautics legislation has been to increase the appeal period from 10 days to 30 days, so obviously that time frame will lengthen a bit because people do tend to appeal at the last minute. That may add 30 days.

**Senator Callbeck:** Are there many appeals?

**Ms Smith:** No. I think that last year we had maybe 20 appeals. We had 70 cases and maybe 20 appeals.

**Senator Callbeck:** Thank you.

**Mme Smith:** Je n'ai pas de problème concernant la loi sous sa forme actuelle. J'ai été consultée pendant la rédaction de la mesure et on a accueilli favorablement certaines de mes observations, mais d'autres non. Je ne suis pas mécontente de la façon dont il est sorti. C'est une mesure avec laquelle nous pouvons travailler à l'heure actuelle et qui continuera à être applicable.

**Le sénateur Callbeck:** Le nouveau tribunal sera habilité à imposer des dépens à l'une des parties. Est-ce quelque chose qui vous semble nécessaire? Est-ce que vous souhaitiez voir figurer dans cette nouvelle mesure législative?

**Mme Smith:** L'aspect le plus important lié au pouvoir d'imposer des dépens aux termes de l'article 19 est que les conseillers du tribunal recevraient des lignes directrices en matière de coûts. Évidemment, si une partie devant le tribunal se voit imposer une sanction financière de 150 \$, les dépens ne dépasseraient pas cette somme.

L'aspect le plus important de l'article 19 vise les ajournements. Très souvent, les gens appellent et demandent qu'une audience soit ajournée à la dernière minute, ce qui nous occasionne des frais. Comme vous le savez, nous ne refilons pas ces coûts à quiconque, mais nous devons payer nos sténographes judiciaires si nous n'annulons pas 48 heures à l'avance. Par conséquent, si nous avons la possibilité d'imposer des dépens et que cela figure dans le guide des conseillers, les gens y penseront à deux fois avant de nous appeler pour annuler. C'est un pouvoir discrétionnaire.

Franchement, cela signifie que les gens n'ajourneront pas à la dernière minute. Cela nous évitera d'avoir à payer des billets d'avion pour nous rendre à l'autre bout du pays pour entendre une cause ou d'embaucher des sténographes judiciaires. Parfois, on gaspille jusqu'à 1 500\$, et il n'est absolument pas nécessaire qu'il en soit ainsi.

C'est donc un aspect qui me réjouit. Nous allons évidemment faire preuve de beaucoup de prudence pour ce qui est d'imposer des dépens.

**Le sénateur Callbeck:** Avez-vous un arriéré?

**Mme Smith:** Non. Nous essayons d'entendre les cas dans un délai de trois mois. À moins que les choses se compliquent et que les parties demandent un ajournement, nous pouvons généralement respecter cet échéancier. Il faut compter 90 jours de la révision à un appel.

L'un des amendements apportés à la Loi sur l'aéronautique a eu pour effet de porter de 10 à 30 jours la période l'appel. De toute évidence, cela allongera quelque peu notre échéancier parce que les gens ont tendance à interjeter appel à la dernière minute. Il faudra peut-être compter 30 jours de plus.

**Le sénateur Callbeck:** Les appels sont-ils nombreux?

**Mme Smith:** Non. L'an dernier, nous en avons eu une vingtaine. Sur 70 cas, il y a peut-être eu une vingtaine d'appels.

**Le sénateur Callbeck:** Merci.



[Translation]

**Senator Gill:** As a general rule, which party did the tribunal rule in favour of in the appeal process: the company or the Department of Transport?

**Ms Smith:** You want to know what percentage of cases?

[English]

**Senator Gill:** You have 20 cases on appeal?

**Ms Smith:** Yes.

**Senator Gill:** The entrepreneurs, I imagine, had reason. Were they right or wrong in their appeal?

[Translation]

**Ms Smith:** The tribunal ruled in favour of the Department of Transport in 70 per cent of the cases heard on appeal, while it came down on the side of individuals or companies in the remaining 30 per cent of cases.

[English]

**Senator Gill:** Of those 30 per cent, if the companies were right, what is the compensation because they lost money? I imagine they lost money if they did not have any permits or they lost their operation permits. There has to be an economic impact. Who is paying for that when the appeal is in favour of the entrepreneur or the company?

[Translation]

**Ms Smith:** If this falls under section 7.9 of the act, then there is a stay of suspension.

[English]

**Ms Smith:** There is a stay of the suspension.

**Senator Gill:** If the Department of Transport is wrong in its decision, and there is a financial impact for the company, who pays for the company's loss? The company has lost money. If you suspend the operation of two or three aircraft, the company is not making any money. Who is paying for the loss of the money? Who is covering that?

**The Chairman:** You want an answer in the case where they were still operating.

**Ms Smith:** If it is a suspension for immediate threat, it is an immediate shut down. However, if it is a suspension for failure to meet qualifications, the notice of suspension will have conditions for reinstatement.

First, the tribunal is obligated to set a hearing down as quickly as possible. That hearing will probably be within 14 days. The hearing can be held sometimes before the suspension actually takes place. It depends on the condition of reinstatement. It may well be the condition will be met, but they still want the tribunal to decide the issue of whether they had had to meet it.

**Senator Gill:** If you have two aircraft grounded the company is losing money. At the end of the process, the company could be right, and the Department of Transport could be wrong. You

[Français]

**Le sénateur Gill:** Suite aux décisions de la Cour d'appel qui a eu gain de cause en moyenne, l'entrepreneur ou le ministère des Transports?

**Mme Smith:** Vous me demandez le pourcentage?

[Traduction]

**Le sénateur Gill:** Vous avez 20 cas en appel?

**Mme Smith:** Oui.

**Le sénateur Gill:** Les compagnies ou les entrepreneurs ont eu gain de cause, j'imagine. Ont-ils gagné ou perdu en appel?

[Français]

**Mme Smith:** Dans 70 p. 100 des causes le ministère des Transport a eu gain de cause, et dans 30 p. 100 des causes ce sont les individus ou les compagnies morales qui ont eu gain de cause.

[Traduction]

**Le sénateur Gill:** Sur ces 30 p. 100, si les compagnies ont eu raison, ont-elles été indemnisées pour leurs pertes financières? J'imagine qu'elles ont perdu de l'argent si elles étaient privées de licence ou si leur licence avait été suspendue. Il doit nécessairement y avoir des conséquences économiques. Qui paie la note lorsque l'appel est tranché en faveur de l'entrepreneur ou de la compagnie?

[Français]

**Mme Smith:** Si la suspension est sous l'article 7.9 de la loi, il y a un sursis.

[Traduction]

**Mme Smith:** Il y a suspension de la mesure.

**Le sénateur Gill:** Si le ministère des Transports a eu tort de prendre la décision, et que cela a des conséquences financières pour la compagnie, qui paie pour les pertes de la compagnie? Cette dernière a perdu de l'argent. Si vous gardez au sol deux ou trois avions, la compagnie ne va pas faire d'argent. Qui assume ces pertes? Qui couvre cela?

**Le président:** Dans le cas de celles qui auraient encore été en activité?

**Mme Smith:** Si c'est une suspension pour motif de sûreté, tout s'arrête. Cependant, si la suspension découle de la non-observance des conditions de délivrance de la licence, l'avis de suspension précise les conditions de réintégration.

Premièrement, le tribunal est obligé de fixer dans les plus brefs délais la date de l'audience. Selon toute probabilité, elle aura lieu dans les 14 jours. Toutefois, l'audience peut être même tenue avant l'entrée en vigueur de la suspension. Tout dépend de la condition de la réintégration. Il se peut que cette condition soit satisfaite, mais que l'on veuille tout de même que le tribunal tranche la question de savoir s'il était nécessaire de s'y conformer.

**Le sénateur Gill:** Si deux avions doivent rester à terre, la compagnie perd de l'argent. À la fin du processus, la compagnie pourrait avoir été jugée dans son droit et le ministère des

mentioned 15 days for the hearing, but 15 days is a long time for a company.

[Translation]

**The Chairman:** The suspension does not take effect immediately. The company can continue to operate.

[English]

**Senator Gill:** You are sure that the suspension can be reported?

**Ms Smith:** In a 6.9 suspension, yes. That is, if it is a suspension for enforcement reasons, but if it is a failure to meet qualifications, then it is up to the minister whether he wants to permit them to fly if they are not qualified.

**Senator Callbeck:** If the minister does prevent them from flying and there is a loss of business dollars, and it is appealed and the minister loses, is there any compensation for that company?

**Ms Smith:** I have no idea. Each case is decided on its facts, but it seems to me that where a document is suspended for safety reasons, it is a judgment call on the minister's part.

Those are the kinds of cases where the company and the ministry start talking. There are not too many of those cases that come before the tribunal. They start talking right away. If the minister gives notice that he has going to shut down your operation, you probably want to have a chat with some of his people to prevent that.

We do not see many of those kinds of cases. When some one is shut down, we hold the hearing as quickly as we can, which is the obligation of the tribunal. I can only speak to you from our perspective. Those questions are probably better responded to by the minister, and I hope I am not out of line by suggesting what I think would happen.

**Senator Oliver:** It is probably no different from being charged with a criminal offence and paying a lawyer \$100,000 in fees and then getting off. You have no recourse. You cannot sue.

**Senator Adams:** I want to find out more about your organization. Can you tell me how the hours are logged for each aircraft and when the check-ups are done? How many days and flight hours are required? If it is not done by a log system how does it work?

**Ms Smith:** Are you asking about an aircraft that is flying with time-expired parts?

**Senator Adams:** No. I live in the North and I know that, every so many hours, the airplanes must be inspected.

**Ms Smith:** Like a 100-hour inspection?

Transports dans son tort. Vous avez parlé de 15 jours pour l'audience, mais 15 jours c'est très long pour une compagnie.

[Français]

**La présidente:** La suspension n'est pas en vigueur immédiatement. Ils peuvent continuer d'opérer.

[Traduction]

**Le sénateur Gill:** Vous êtes certaine que la suspension peut être reportée?

**Mme Smith:** S'il s'agit d'une suspension au titre du paragraphe 6.9, oui. Autrement dit, si c'est une suspension liée au contrôle d'application, si certaines conditions n'ont pas été respectées, il appartient au ministre de décider s'il autorise ou non la compagnie à voler en dépit de cela.

**Le sénateur Callbeck:** Si le ministre empêche une compagnie de voler et qu'elle perd énormément d'argent, et qu'à la suite d'un appel, le ministre perd, la compagnie en question est-elle indemnisée?

**Mme Smith:** Je n'en ai aucune idée. Chaque cas est décidé à la lumière des faits, mais il me semble que si un document est suspendu pour des motifs de sûreté, c'est au ministre qu'il appartient d'exercer son jugement.

C'est le genre de cas où les représentants de la compagnie et du ministre amorcent sans délai un dialogue. Il n'y a pas tellement de cas de cette nature qui sont soumis au Tribunal. Les parties commencent à discuter immédiatement. Si le ministre annonce qu'il a l'intention de fermer votre entreprise, vous voudrez sans doute avoir une petite discussion avec ses représentants pour empêcher qu'on en vienne là.

Nous ne voyons pas beaucoup de cas de ce genre. Lorsqu'une compagnie doit interrompre ses activités, nous tenons une audience le plus rapidement possible. D'ailleurs, le Tribunal y est obligé. Je peux uniquement vous présenter notre perspective. Le ministre serait sans doute mieux placé que moi pour répondre à ces questions, et j'espère ne pas avoir outrepassé mon champ de compétence en laissant entendre ce qui arriverait, à mon avis.

**Le sénateur Oliver:** C'est sans doute à peu près la même chose que d'être inculpé d'une infraction au criminel, de payer un avocat 100 000 \$ et de s'en tirer. Il n'y a pas de recours. On ne peut tenter de poursuites.

**Le sénateur Adams:** J'aimerais en savoir plus long au sujet de votre organisation. Pouvez-vous me dire quelles sont les pratiques pour ce qui est de consigner les heures de vol de chaque avion et à quelle fréquence on fait des vérifications? Combien de jours et d'heures de vol sont exigés? S'il n'y a pas de carnet de bord, comment cela fonctionne-t-il?

**Mme Smith:** Vous parlez d'un avion qui volerait avec des pièces dont la durée de vie est échue?

**Le sénateur Adams:** Non, je vis dans le Nord et je sais qu'après un certain nombre d'heures, les avions doivent faire l'objet d'une inspection.

**Mme Smith:** Comme l'inspection après 100 heures de vol?



**Senator Adams:** Yes. An airplane might be servicing Rankin Inlet regularly, but it must be flown into Winnipeg to have its inspection done. I am wondering who keeps track of the flying hours? Does someone from the Civil Aviation Tribunal check whether the airline companies are checking on that process?

**Ms Smith:** No, the tribunal would not deal with that. Only the inspectors deal with air-worthiness.

**Senator Adams:** What are the concerns of your organization? Do you check out the applications from companies that want to run new airlines?

**Ms Smith:** The application for a license to run an airline is sent to the Canadian Transportation Agency and they deal with the economic considerations. We hear cases that are appealed by reason of safety concerns and breaches of the air regulations.

**Senator Adams:** Do you have control over dangerous goods and that type of thing?

**Ms Smith:** I believe the CTA would deal with transportation of dangerous goods by air, although the legislation allows for designated provisions. It does not come to the tribunal.

**The Chairman:** Thank you, Ms Smith, for your presentation and for the answers you gave us.

Senators, we will meet again next Tuesday morning at 9:30.

The committee adjourned.

**Le sénateur Adams:** Oui. Ainsi, un avion qui dessert régulièrement Rankin Inlet doit retourner à Winnipeg pour subir une inspection. Je me demande qui tient le compte des heures de vol? Le Tribunal de l'aviation civile veille-t-il à ce que les sociétés aériennes respectent ce processus?

**Mme Smith:** Non, cela n'est pas du ressort du Tribunal. Seuls les inspecteurs s'occupent de la navigabilité.

**Le sénateur Adams:** Quelles sont les cas qui relèvent de votre organisation? Recevez-vous les demandes de sociétés qui veulent démarrer de nouvelles lignes aériennes?

**Mme Smith:** La demande d'autorisation pour lancer une ligne aérienne est envoyée à l'Office des transports du Canada, qui se penche sur les considérations économiques. Nous entendons les cas portés en appel relativement à des infractions à la sécurité et à des violations de la réglementation aérienne.

**Le sénateur Adams:** Exercez-vous un contrôle sur les marchandises dangereuses et les autres choses du genre?

**Mme Smith:** C'est l'Office des transports du Canada qui a la responsabilité du transport de matières dangereuses par voie aérienne, bien que la législation renferme des dispositions à l'égard d'un pouvoir subordonné. Cela n'est pas renvoyé au tribunal.

**Le président:** Merci, madame Smith, de votre exposé et des réponses que vous nous avez données.

Honorables sénateurs, nous nous réunirons mardi prochain à 9 h 30.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Cœur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

**November 20, 2001**

*Officials from Transport Canada:*

Mr. Gaétan Boucher, Director General, Safety Programs,  
Strategies and Coordination;  
Ms Sherril Besser, Senior Counsel, Legal Services;  
Ms Kimberly Ellard, Director, Strategies and Issues.

**November 21, 2001**

*From the Shipping Federation of Canada:*

Ms Anne Legars, Director, Policy and Government Affairs.

*From the Civil Aviation Tribunal:*

Ms Faye Smith, Chair and Chief Executive Officer.

**Le 20 novembre 2001**

*Hauts fonctionnaires de Transports Canada:*

M. Gaétan Boucher, directeur général, Programme de sécurité,  
Stratégies et coordination;  
Mme Sherril Besser, avocate-conseil, Services juridiques;  
Mme Kimberly Ellard, directrice, Stratégies et enjeux.

**Le 21 novembre 2001**

*De la Fédération maritime du Canada:*

Mme Anne Legars, directrice, Politiques et affaires gouvernementales.

*Du Tribunal de l'aviation civile:*

Mme Faye Smith, présidente-directrice générale.



CA1  
YC19  
-T83

Gouvernement  
Public



First Session  
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la  
trente-septième législature, 2001

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Tuesday, November 27, 2001

Le mardi 27 novembre 2001

Issue No. 18

Fascicule n° 18

**Second and last meeting on:**  
Bill C-34, An Act to establish the Transportation Appeal  
Tribunal of Canada and to make consequential  
amendments to other Acts

**Deuxième et dernière réunion concernant:**  
Le projet de loi C-34, Loi portant constitution du  
Tribunal d'appel des transports du Canada et  
modifiant certaines lois en conséquence

INCLUDING:  
THE EIGHTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Bill C-34)

Y COMPRIS:  
LE HUITIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(projet de loi C-34)

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Finestone, P.C.
Biron	Gill
Callbeck	Gustafson
* Carstairs, P.C.	LaPierre
(or Robichaud, P.C.)	* Lynch-Staunton
De Bané, P.C.	(or Kinsella)
Eyton	Spivak

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Change in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator De Bané, P.C., was added to the committee for today only (*November 27, 2001*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Finestone, c.p.
Biron	Gill
Callbeck	Gustafson
* Carstairs, c.p.	LaPierre
(ou Robichaud, c.p.)	* Lynch-Staunton
De Bané, c.p.	(ou Kinsella)
Eyton	Spivak

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modification de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur De Bané, c.p., est ajouté au comité pour aujourd'hui seulement (*27 novembre 2001*).



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, November 27, 2001  
(27)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m., in room 256, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Gill, LaPierre, Oliver and Spivak (8).

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the Committee and Joseph Dion, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on November 6, 2001, the committee proceeded to study Bill C-34. (See Issue No. 17, Tuesday, November 20, 2001 and Wednesday, November 21, 2001 for full text of the Order of Reference.)

**WITNESSES:**

*From the Canadian Maritime Law Association:*

William Moreira, Vice-President, Atlantic;

Donald Morrison, President, Canadian Shipowners Association;

Shane Foreman, Manager, Policy and Research, Canadian Shipowners Association.

*From the Railway Association of Canada:*

Chris Jones, Director, Federal-Provincial Government Liaison;

Gérald Gauthier, Director, Industry Liaison.

The witnesses made a presentation and answered questions.

The Canadian Maritime Law Association, the Canadian Shipowners Association and the Railway Association of Canada submitted a brief.

It was agreed — That the Committee proceeded to the clause-by-clause consideration of Bill C-34.

It was agreed — That the title stand postponed.

It was agreed — That clause 1 stand postponed.

It was agreed — That clauses 2 to 22 carry.

It was agreed — That clauses 23 to 32 carry.

It was agreed — That clauses 33 to 45 carry.

It was agreed — That clauses 46 to 63 carry.

It was agreed — That clauses 64 to 70 carry.

It was agreed — That clauses 71 to 73 carry.

It was agreed — That clause 1 carry.

It was agreed — That the Title carry.

It was agreed — That the Bill be adopted without amendment.

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mardi 27 novembre 2001  
(27)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, dans la pièce 256 de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Gill, LaPierre, Oliver et Spivak (8).

*Aussi présents:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité, et Joseph Dion, de la Bibliothèque du Parlement.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 6 novembre 2001, le comité entreprend l'étude du projet de loi C-34. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 17 du mardi 20 novembre 2001 et du mercredi 21 novembre 2001.*)

**TÉMOINS:**

*De l'Association canadienne du droit maritime:*

William Moreira, vice-président, Atlantique;

Donald Morrison, président, Association des armateurs canadiens;

Shane Foreman, responsable des politiques et de la recherche, Association des armateurs canadiens.

*De l'Association des chemins de fer du Canada:*

Chris Jones, directeur, Relations avec les gouvernements fédéral et provinciaux;

Gérald Gauthier, directeur, Relations avec l'industrie.

Les témoins font des exposés, puis répondent aux questions.

L'Association canadienne du droit maritime, l'Association des armateurs canadiens et l'Association des chemins de fer du Canada déposent un mémoire.

Il est convenu — Que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-34.

Il est convenu — Que l'adoption du titre soit reportée.

Il est convenu — Que l'adoption de l'article 1 soit reportée.

Il est convenu — Que les articles 2 à 22 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 23 à 32 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 33 à 45 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 46 à 63 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 64 à 70 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 71 à 73 soient adoptés.

Il est convenu — Que l'article 1 soit adopté.

Il est convenu — Que le titre soit adopté.

Il est convenu — Que le projet de loi soit adopté sans amendement.

At 10:47, the committee proceeded *in camera* to discuss possible observations.

It was agreed — That the Chair report the Bill, as adopted, with observations, to the Senate.

At 11:01 a.m., It was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

*ATTEST:*

À 10 h 47, le comité poursuit sa réunion à huis clos pour discuter d'éventuelles observations à faire dans le rapport.

Il est convenu — Que la présidente fasse rapport au Sénat du projet de loi, tel qu'adopté et accompagné des observations.

À 11 h 01, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*



**REPORT OF THE COMMITTEE**

Tuesday, November 27, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**EIGHTH REPORT**

Your Committee, to which was referred Bill C-34, An Act to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada and to make consequential amendments to other Acts, has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, November 6, 2001, examined the said Bill and now reports the same without amendment, but with observations which are appended to this report.

Respectfully submitted,

*La présidente,*

LISE BACON

*Chair*

**APPENDIX**

to the Eighth Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications

The Committee considers the bill to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada (the proposed tribunal) to be an advance in efforts by the government to achieve a higher level of compliance with safety regulations and, hence, to improve safety. The use of administrative penalties (such as those included in Bill C-34), which can be appealed to an administrative tribunal, have been shown to achieve better compliance.

The Committee has a concern, however, similar to that raised after its review of Bill C-14 the Canada Shipping Act. It appears that a person who has been assessed an administrative penalty and appealed it, and who was not satisfied with the ruling of the appeal tribunal, will not in all cases have recourse to the courts to have his grievance heard. The grounds for appeal to a Federal Court will be narrow, such as whether the tribunal had acted within its jurisdiction, or with appropriateness. The penalty may not be appealed on the merits of the case.

Our concern remains, but has been tempered somewhat by our closer review of the workings of the existing Civil Aviation Tribunal (the existing tribunal) and its fifteen years of operation. The existing tribunal appears to have achieved an enviable record of working expeditiously and efficiently, and in a non-legalistic way which has made it more open and responsive to all parties.

At the same time, the existing tribunal appears to have maintained a level of independence and impartiality which has allowed it to operate in a manner that respects the principles of fairness and natural justice. No evidence shows that industry feels it has not had adequate recourse when it felt it had been penalized unjustifiably. In addition, there are a number of (six) applications

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le mardi 27 novembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

**HUITIÈME RAPPORT**

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-34, Loi portant constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada et modifiant certaines lois en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 6 novembre 2001, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement, mais avec des observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

**ANNEXE**

au huitième rapport du Comité sénatorial permanent des Transports et des communications

Le Comité est d'avis que le projet de loi visant à constituer le Tribunal d'appel des transports du Canada (le tribunal proposé) témoigne des progrès accomplis par le gouvernement pour améliorer l'observation des règlements de sécurité et, par le fait même, la sécurité comme telle. Il a été démontré que les sanctions administratives (comme celles prévues dans le projet C-34) pouvant faire l'objet d'un appel auprès d'un tribunal administratif donnaient de meilleurs résultats au chapitre de l'observation.

Le Comité a toutefois des appréhensions analogues à celles qu'il a eues après avoir examiné le projet de loi C-14, Loi sur la marine marchande du Canada. Il appert que les personnes qui contestent une sanction administrative qui leur a été imposée et qui ne sont pas satisfaites de la décision rendue par le tribunal d'appel n'ont pas toujours recours aux tribunaux pour faire valoir leurs doléances. Les motifs d'appel à la Cour fédérale seront restreints, notamment en ce qui concerne la détermination visant à savoir si le tribunal a respecté le cadre de ses compétences et a agi de manière pertinente. La sanction pourrait ne pas donner lieu à un appel en fonction du bien-fondé du cas.

Si nos appréhensions demeurent, elles ont été quelque peu atténuées par notre examen approfondi des 15 années d'existence du Tribunal de l'aviation civile. Il appert que ce dernier a démontré qu'il pouvait travailler avec célérité et efficacité, d'une manière non légaliste, plus ouverte et soucieuse de toutes les parties.

Parallèlement, le tribunal existant semble avoir conservé une indépendance et une impartialité qui lui ont permis de respecter les principes d'équité et de justice naturelle. Rien ne montre que l'industrie a l'impression de ne pas avoir joui des recours appropriés lorsqu'elle a jugé que des sanctions n'étaient pas justifiées. De plus, ces recours sont utilisés et ils sont utiles,

for judicial review before the Federal Court currently, demonstrating that this means of recourse is regarded as useful and is used.

The Committee believes that, with adequate reassurance that the concerns noted above in regard to appeals can be met, the bill may go forward as written. The reassurance needed is that the proposed appeal tribunal will be able to operate with the same level of independence as the existing tribunal has operated. For this to occur will require recognition by the Minister and his officials, especially those in the modes which will newly come under the tribunal, that this independence is crucial to its successful operation. The Committee believes that with this recognition, the new tribunal will be able to operate in a manner that assures fairness and natural justice, and that any shortcomings will be adequately dealt with by the Federal Court.

Therefore, the Committee urges the Minister formally to restate the government's commitment to the independence of the new tribunal and to direct his officials to take all necessary action to assure that the new tribunal will be able to operate in like manner to the existing tribunal. To ensure that this is achieved, we request the Minister to report back to this Committee two years after the new tribunal receives its first appeal in the rail or marine modes and inform the Committee of the number of appeals received, the number decided upon and the number for which application has been made to the Federal Court for judicial review. At that time, the Committee will examine how the new Tribunal has functioned and, if the Committee finds that the process is lengthy or costly, the Committee will consider recommending that the Panel of the Tribunal be given the power to alter or revoke decisions of the Minister.

In conclusion, the Committee urges the Minister take action noted above to ensure that the new tribunal closely emulates the existing tribunal (which it will replace) in its high level of operating efficiency, its procedural fairness, and its positive effect on transportation safety.

comme en font foi les six demandes de révision judiciaire qui sont présentement devant la Cour fédérale.

Le Comité est d'avis que si l'on peut garantir qu'on tiendra suffisamment compte de ses appréhensions au chapitre des appels, ce projet de loi peut être adopté tel que libellé. Il faut garantir que le tribunal d'appel proposé jouira de la même indépendance que le tribunal existant. Pour y arriver, il faudra que le ministre et ses fonctionnaires, particulièrement ceux oeuvrant dans les secteurs qui commenceront à être assujettis au tribunal, reconnaissent que cette indépendance est essentielle au bon fonctionnement dudit tribunal. Le Comité croit que si l'on reconnaît cette nécessité, le nouveau tribunal pourra assurer l'équité et la justice naturelle et que s'il y a des lacunes, la Cour fédérale pourra intervenir de façon appropriée.

Le Comité invite donc officiellement le ministre à réaffirmer l'engagement du gouvernement à l'égard de l'indépendance du nouveau tribunal et à demander à ses fonctionnaires de prendre toutes les mesures nécessaires pour qu'il puisse fonctionner sur le modèle du tribunal existant. À cette fin, nous demandons au ministre à revenir devant le Comité dans deux ans lorsque le nouveau tribunal aura entendu son premier appel dans les secteurs ferroviaire ou maritime, afin d'informer les membres du Comité du nombre d'appels reçus, de décisions rendues et de demandes de révision judiciaire devant la Cour fédérale. Le Comité verra alors comment le Tribunal a fonctionné et, s'il juge que le processus est long ou coûteux, il pourra recommander que le comité du Tribunal soit habilité à modifier ou à annuler les décisions du ministre.

En conclusion, le Comité conseille vivement au ministre d'agir de la manière indiquée ci-dessus pour s'assurer que le nouveau tribunal ressemble sensiblement à celui qu'il va remplacer et qu'il possède ses qualités sur le plan de l'efficacité du fonctionnement, de l'équité procédurale et des effets sur la sécurité des transports.



**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, November 27, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m. to examine Bill C-34, an Act to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada and to make consequential amendments to other Acts.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

**The Chairman:** I wish to welcome you today within the framework of our study on Bill C-34, an Act to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada. Our meeting of last Wednesday gave us the opportunity to hear two very enlightening presentations, one from the Shipping Federation of Canada and the other one from the Civil Aviation Tribunal. The Shipping Federation restated, as you know, its concerns about the administrative penalties imposed to marine mode and about the tribunal process.

The Civil Aviation Tribunal allowed us to take advantage of its 15 years of expertise. Given that the proposed Transportation Appeal Tribunal of Canada would actually be an extension of the Civil Aviation Tribunal, it is going to encompass maritime and rail sectors — the information provided to us by that body certainly enlightened us a lot.

[*English*]

This morning we have two witnesses: the Canadian Maritime Law Association and the Railway Association of Canada. The Canadian Maritime Law Association raised concerns about administrative penalties and the tribunal process when we examined Bill C-14, the Canada Shipping Act, and we look forward to hearing their views on Bill C-34.

The Railway Association of Canada represents railways, large and small, across the country. It is the other transportation mode to which the administrative penalties and the appeal tribunal process will apply. We will also be interested to hear if they think the new regime will have particular benefits for their industry and whether they have lingering concerns.

This morning, I welcome Mr. William Moreira, Vice-President, Atlantic, of the Canadian Maritime Law Association; Mr. Don Morrison, President of the Canadian Shipowners Association; and Mr. Shane Foreman, Manager, Policy and Research, also from the Canadian Shipowners Association.

**Mr. Donald Morrison, President, Canadian Shipowners Association, Canadian Maritime Law Association:** Honourable senators, our group may look familiar, as we appeared before the committee recently on Bill C-14 and we are back to speak to you this morning on Bill C-34. The Canadian Shipowners Association appears this morning in support of the Canadian Maritime Law Association. We have spent much time in front of this parliamentary standing committee discussing Bill C-34 and

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 27 novembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 31 pour étudier le projet de loi C-34, Loi portant constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada et modifiant certaines lois en conséquence.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente:** Je voudrais vous souhaiter la bienvenue dans le cadre de l'étude que nous menons au sujet du projet de loi C-34, la Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada. Notre rencontre, mercredi dernier, nous a permis d'assister à deux présentations fort utiles, l'une de la Fédération maritime du Canada et l'autre du Tribunal de l'aviation civile. La Fédération maritime a réitéré, comme vous le savez, ses inquiétudes au sujet des sanctions administratives imposées au transport maritime et du processus suivi au tribunal lui-même.

Le Tribunal de l'aviation civile nous a fait profiter de ses 15 années d'expérience. Étant donné que le Tribunal d'appel des transports proposé serait en fait un prolongement du Tribunal de l'aviation civile il englobera les secteurs maritime et ferroviaire — les renseignements fournis par cet organisme nous ont certainement grandement éclairés.

[*Traduction*]

Ce matin, nous accueillons deux groupes de témoins, à savoir les représentants de l'Association canadienne de droit maritime et ceux de l'Association des chemins de fer du Canada. Quand nous avons examiné le projet de loi C-14 modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, l'Association canadienne de droit maritime avait exprimé des réserves à propos des sanctions administratives et de la procédure suivie par le tribunal, et nous sommes impatients d'entendre ses observations au sujet du projet de loi C-34.

L'Association des chemins de fer du Canada représente les sociétés ferroviaires, grandes et petites, de l'ensemble du pays. Il s'agit de l'autre mode de transport auquel s'appliqueront les sanctions administratives et le processus du tribunal. Il nous intéressera particulièrement de savoir si les gens de ce secteur estiment que le nouveau régime sera bénéfique pour leur industrie et s'ils entretiennent encore des inquiétudes à ce sujet.

Nous accueillons ce matin M. William Moreira, vice-président, Atlantique, de l'Association canadienne de droit maritime, M. Don Morrison, président de l'Association des armateurs canadiens, et M. Shane Foreman, directeur des politiques et de la recherche, également de l'Association des armateurs canadiens.

**M. Donald Morrison, président, Association des armateurs canadiens, L'Association Canadienne De Droit Maritime:** Mesdames les sénateurs et monsieur le sénateur, notre groupe vous est peut-être déjà familier, étant donné que nous avons récemment comparu devant votre comité à propos du projet de loi C-14. Nous voilà de retour pour discuter avec vous du projet de loi C-34. L'Association des armateurs canadiens comparait cette fois-ci pour appuyer l'Association canadienne de droit maritime.

Bill C-14. This morning, we would like to discuss the legal aspects of the process.

I will briefly describe the Canadian Shipowners Association. We represent the interests of the Canadian flag fleet of cargo carriers operating on the St. Lawrence, the Great Lakes waterway, the Eastern seaboard of Canada and the Arctic. We operate some 80 cargo vessels, made up of dry bulk carriers, tankers and container vessels. In 2000, we carried over 72 million tonnes of cargo, over half of which was destined for the United States. We represent, by tonnage, over 85 per cent of the Canadian flag fleet freight carriers and we employ the vast majority of Canadian masters and officers.

The proposed TATC, transportation appeal tribunal of Canada, and the administrative monetary penalty provisions of the Canada Shipping Act, 2001, recently endorsed by the Senate, could have a significant impact on our businesses, as its provisions are mostly applicable to Canadian maritime documents issued to our ships, masters, officers and other employees. In other words, the penalties for being Canadian and having to operate under the administrative monetary penalty system are stronger than if you are a foreign ship's officer.

I will not go into detail this morning. Many of the articles we wish to discuss are legal in nature and we have worked with our colleagues in the CMLA to develop their presentation. Suffice it to say that we have challenged the appeal tribunal approach from its inception. We opposed the amendments to the Canada Shipping Act, which were to replace the arbitrator court system with an appeal group, and we now have to accept the creation of the appeal tribunal. However, we challenge the process in three areas: rules of evidence, burden of proof and the remedial powers.

We supported the vast majority of changes in the new Canada Shipping Act, but with others in the industry, we challenge parts of the amendments to the act. We now appear in support of the CMLA, because the remaining challenges are legal in nature and are best expressed by our legal friends, who represent the complete maritime industry in this country in regard to maritime law. At this time, I think it would be appropriate for Mr. William Moreira of the Canadian Maritime Law Association to deal with those legal concerns.

**Mr. William Moreira, Vice-President, Atlantic, Canadian Maritime Law Association:** Honourable senators, if I may clarify one point: I see in the notice of today's meeting that my association is described as the "Canadian Maritime Lawyers

Nous avons passé énormément de temps devant votre comité parlementaire permanent à examiner les projets de loi C-34 et C-14. Ce matin, nous aimerions nous pencher sur les aspects juridiques du processus.

Je vais maintenant vous dire quelques mots au sujet de l'Association des armateurs canadiens. Nous défendons les intérêts de la flotte de navires de charge battant pavillon canadien qui naviguent sur le Saint-Laurent, dans les Grands Lacs, dans les eaux la côte est canadienne et dans l'Arctique. Nos membres possèdent quelque 80 navires de charge, dont des transporteurs de vrac sec, des navires-citernes et des porte-conteneurs. En 2000, nous avons transporté au-delà de 72 millions de tonnes de marchandises, dont plus de la moitié étaient destinées au marché des États-Unis. En tonnage, nous représentons plus de 85 p. 100 de la flotte de navires de charge battant pavillon canadien et employons l'immense majorité des capitaines et officiers de navigation.

Le Tribunal d'appel des transports du Canada proposé, le TATC, de même que les dispositions prévoyant l'imposition de sanctions administratives pécuniaires prévues dans la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, qui a récemment reçu l'aval du Sénat, pourraient avoir un impact considérable sur notre industrie, vu que les dispositions de cette loi s'appliquent principalement aux documents maritimes canadiens que détiennent nos navires, capitaines, officiers et autres marins. Autrement dit, les sanctions sont plus sévères envers un Canadien assujéti au régime des sanctions administratives pécuniaires que pour un officier d'un navire étranger.

Je n'entrerai pas dans les détails ce matin. Nombre des articles dont nous voulons discuter étant de nature juridique, nos collègues de l'ACDM, avec qui nous avons collaboré à la rédaction du présent mémoire, seront sans doute mieux placés que moi pour en traiter. Nul besoin de vous dire que nous contestons depuis le début le principe du tribunal d'appel. Nous étions contre les amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada qui proposaient de remplacer le tribunal arbitral par un groupe d'appel, et il nous faut maintenant accepter la création du tribunal d'appel. Nous contestons toutefois le processus à trois égards, à savoir en ce qui concerne les règles de preuve, la charge de la preuve et les pouvoirs de réparation.

Nous avons appuyé la grande majorité des changements proposés à la Loi sur la marine marchande du Canada, mais, à l'instar d'autres intervenants de l'industrie, nous nous opposons à certains des amendements proposés à cette loi. Nous comparaissons maintenant pour appuyer l'ACDM, étant donné que les points à propos desquels nous ne sommes toujours pas d'accord sont de nature juridique et qu'ils seront sans doute mieux défendus par nos amis juristes, qui représentent l'ensemble de l'industrie maritime de notre pays au regard du droit maritime. Je crois que le moment serait peut-être approprié de laisser M. William Moreira, de l'Association canadienne de droit maritime, vous entretenir de ces préoccupations juridiques.

**M. William Moreira, vice-président, Atlantique, Association canadienne de droit maritime:** Mesdames et monsieur les membres du comité, permettez-moi de clarifier un point: Je vois dans l'avis de convocation de la séance d'aujourd'hui que mon



Association.” However, it is the Canadian Maritime Law Association, because our membership is broader than just lawyers. I guess that is a good thing.

We very much appreciate the opportunity to make a presentation this morning to this committee. For a variety of reasons, we did not have that opportunity at SCOTGO concerning Bill C-34. We thank you, honourable senators, for your time and interest in our position. I hope that committee members will have received a copy of a written submission that I forwarded to Mr. Patrice a week ago and which I wish to highlight this morning. My president, James Gould, apologizes that he could not be here today.

We are here to discuss a statute that will create an administrative tribunal. It is important to remind the committee that there is a continuum of administrative tribunals that exist under Canadian federal law. On one end of that continuum are those tribunals that make decisions purely technical or administrative in nature and in respect of which the rules of procedural fairness apply with relatively little vigour.

At the other end of the continuum are tribunals that affect people's rights. It is the CMLA's position that the proposed TATC is a tribunal at that end of the continuum. It affects rights in two important ways. First, it affects people's rights to do their work. Under the Canada Shipping Act, 2001, the minister has power to deny, to cancel or to suspend Canadian maritime documents, which are the licences for seafarers to go about their work. One purpose of the TATC will be to review such ministerial decisions.

Second, and more importantly, this tribunal affects the presumption of innocence to which all Canadians are entitled. I mentioned this in my written brief and I emphasize to you this morning that the work of this tribunal is primarily penal in nature. Proceedings before it will replace prosecutions before criminal courts at the discretion of the department. I submit that is an important aspect of the work of this proposed tribunal that should be kept in mind throughout your deliberations.

Finally, this tribunal is adjudicative in nature. Its function is to resolve disputes between persons who are subject to the Canada Shipping Act and other mode-specific regulatory legislation and the Minister of Transport. As the nature of the work that this tribunal does affects rights and resolves disputes, it must be seen as being at the other end of the continuum of administrative tribunals, in respect of which the requirements for fairness are applied most strongly and which, if not in appearance then at least in function, must be most like a court of law. In the position of the Canadian Maritime Law Association, that is the kind of tribunal that is before you in this bill.

association est décrite comme étant l'Association canadienne des avocats en droit maritime. Or, il s'agit plutôt de l'Association canadienne de droit maritime, car nos membres ne sont pas tous des avocats, heureusement, je pense.

Nous apprécions au plus haut point la possibilité que vous nous offrez de vous exposer notre point de vue ce matin. Pour diverses raisons, il ne nous a pas été possible de faire de même devant le Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales à propos du projet de loi C-34. Nous remercions les membres de votre comité pour le temps qu'ils nous accordent et pour l'intérêt qu'ils manifestent à l'égard de notre position. J'espère qu'on vous a remis une copie du mémoire que j'ai fait parvenir à M. Patrice il y a une semaine et dont j'aimerais faire ressortir les éléments auxquels nous attachons le plus d'importance. Mon président, James Gould, s'excuse de n'avoir pas pu être des nôtres aujourd'hui.

Nous sommes ici pour examiner un projet de loi qui aura pour effet de créer un tribunal administratif. Il importe que je rappelle aux membres du comité qu'il existe tout un continuum de tribunaux administratifs en vertu du droit fédéral canadien. À une des deux extrémités de ce continuum, il y a les tribunaux qui rendent des décisions d'ordre purement technique ou administratif et au regard desquelles l'application des règles d'équité procédurales est relativement peu stricte.

À l'autre extrémité du continuum, il y a les tribunaux dont les décisions peuvent porter atteinte aux droits des personnes. L'ACDM est d'avis que le TATC proposé est un tribunal qui se situe à cette dernière extrémité du continuum. Ses décisions peuvent porter atteinte aux droits individuels de deux importantes façons. Premièrement, elles peuvent porter atteinte au droit d'une personne de faire son travail. Aux termes de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, le ministre est habilité à refuser de délivrer, à suspendre ou à annuler des documents maritimes canadiens, c'est-à-dire les permis de travail des gens de mer. Le TATC aura notamment pour mandat de revoir de telles décisions ministérielles.

Deuxièmement, et surtout, ce tribunal ne tient nullement compte de la présomption d'innocence à laquelle tous les Canadiens ont droit. J'ai mentionné dans mon mémoire, et j'insiste sur ce point ce matin, que le mandat de ce tribunal est de nature principalement pénale. Le ministre pourra, à sa discrétion, le saisir d'une affaire au lieu de s'adresser à un tribunal pénal. Je vous fais remarquer qu'il s'agit là d'un important aspect du travail de ce tribunal proposé qu'il vous faudra garder à l'esprit tout au long de vos délibérations.

Enfin, ce tribunal est de nature arbitrale. Il a pour mandat de résoudre des différends entre, d'une part, des personnes qui sont assujetties à la Loi sur la marine marchande du Canada et à d'autres lois régissant les modes de transport et, d'autre part, le ministre des Transports. Étant donné que, de par sa nature même, le travail de ce tribunal consiste à trancher des différends où les droits d'une personne peuvent être lésés, il doit être considéré comme se situant à l'autre extrémité du continuum des tribunaux administratifs, lesquels sont soumis à des exigences plus strictes en matière d'équité et qui, sinon en apparence du moins dans les faits, s'apparentent davantage à des tribunaux judiciaires. De



Given that that is its nature, the CMLA looked at Bill C-34 and asked: Given the high degree-of-fairness requirement that applies to this kind of proceeding, and given what must be the "court like" nature of this body, where has this statute failed to set a high enough standard of fairness for that type of tribunal?

My association has identified three such areas, the first being subclause 15(1). As drafted, the legal and technical rules of evidence do not apply. The statute does not go on to say what, if any, rules of evidence apply. The conclusion to which we are compelled to come is that there are no rules of evidence applicable to proceedings before this tribunal. The position of the members of my association is that that is the antithesis of fairness. The rules of evidence must be fairly applied by an adjudicative and penal tribunal whose decisions affect people's rights. With all due respect to the drafters of the proposed legislation, that should be a self-evident proposition to Canadian lawyers and legislators. That is a particular practical problem in respect of the marine transportation mode.

When the Canada Shipping Act, 2001 comes into force, the department will have discretion, in respect of prescribed violations, on whether to prosecute the violator in court or to issue a notice of violation. The dispute then goes first to the review, and then the appeal stage of the transportation appeal tribunal of Canada. The department decides which way to go in a penal matter.

If the evidence is weak or inadmissible, or pure hearsay, as in the example we offer in our written submission, the minister has the power to avoid the court system entirely, to bring the penal proceeding by way of notice of violation, which in the event of dispute will end up in the TATC, and have the rules of evidence not apply. Honourable senators, in our respectful position, that is just not good enough and demands remedy through rewording of subclause 15(1) of the proposed statute such that the rules of evidence will apply equally before the TATC as before a court of law. In our submission, to provide otherwise gives the department a substantive advantage in penal proceedings for which there is neither a policy nor a fairness case to be made.

Honourable senators, in the sixth report of this committee dated October 18, 2001, concerning Bill C-14, which will be the Canada Shipping Act, 2001, you expressed your concern about whether persons subject to administrative penalties would have a right of appeal to the courts. I wish to draw your attention to clause 21 of Bill C-34, which provides for the second stage of proceedings before the TATC:

l'avis de l'Association canadienne de droit maritime, c'est la création de ce genre de tribunal que propose ce projet de loi.

Compte tenu de la nature même ce tribunal, l'ACDM s'est demandé, à propos du projet de loi C-34, en quoi cette mesure législative omettait d'établir pour ce tribunal une norme suffisamment exigeante en matière d'équité, compte tenu du haut degré d'équité qu'exige le genre de causes sur lesquelles devra se prononcer un tel tribunal et du fait que cet organe, de par sa nature, est une «quasi» cour de justice?

L'ACDM a identifié trois aspects où le projet de loi C-34 fait défaut à cet égard, le premier étant reflété au paragraphe 15(1). De la manière dont ce paragraphe est formulé, les règles juridiques et techniques en matière de preuve ne s'appliquent pas. Le projet de loi ne précise pas quelles règles, le cas échéant, s'appliquent en matière de preuve. Force nous est d'en conclure qu'aucune règle de preuve ne s'applique aux poursuites devant ce tribunal. Les membres de l'association que je représente estiment que c'est là l'antithèse même de l'équité. Les règles de preuve doivent être appliquées en toute équité par un tribunal arbitral et pénal dont les décisions peuvent porter atteinte aux droits des gens. Sauf tout le respect que je dois aux rédacteurs de ce projet de loi, ce postulat devrait avoir valeur de vérité évidente aux yeux des avocats et des législateurs canadiens. Ce défaut risque de se révéler particulièrement problématique en ce qui a trait au mode de transport maritime.

Quand la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada entrera en vigueur, le ministère pourra décider, à sa discrétion, au regard des dérogations prévues dans la loi, s'il poursuivra en justice le contrevenant ou s'il se limitera à dresser un procès-verbal. Le différend pourra ensuite faire l'objet d'une révision, puis d'un appel devant le Tribunal d'appel des transports du Canada. Dans une affaire pénale, c'est au ministère qu'il appartiendra de décider quelle voie il prendra.

Si la preuve est non concluante ou inadmissible, ou encore fondée sur de purs ouï-dire, comme dans l'exemple que nous donnons dans notre mémoire, le ministre sera habilité à éviter complètement la voie judiciaire, à engager une poursuite pénale au moyen d'un procès-verbal, auquel cas, s'il y a litige, l'affaire aboutira devant le TATC, où les règles de preuve ne s'appliqueront pas. Mesdames et monsieur les membres du comité, nous vous faisons remarquer respectueusement que cette procédure est insatisfaisante et qu'elle doit être modifiée en reformulant le paragraphe 15(1) du projet de loi de manière à ce que les règles de preuve s'appliquent devant le TATC au même titre que devant un tribunal judiciaire. Selon nous, ce paragraphe, tel qu'il est actuellement libellé, donne au ministère, en cas de poursuite pénale, un avantage substantiel qui ne saurait être justifié ni en vertu d'une politique ni en vertu de l'équité.

Mesdames les sénateurs et monsieur le sénateur, dans le sixième rapport de votre comité, en date du 18 octobre 2001, sur le projet de loi C-14, qui deviendra la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, vous vous êtes montrés inquiets à propos de la question de savoir si les personnes qui se verraient imposer des sanctions administratives auraient la possibilité d'interjeter appel devant les tribunaux. Je tiens à attirer votre attention sur

21. A decision of an appeal panel of the Tribunal is final and binding on the parties to the appeal.

As with all federal administrative tribunals and agencies, there remains a right to apply for review under subsection 18(1) of the Federal Court Act. However, that is not an appeal. The only remedial power that the Federal Court has is in section 18, where a review is to quash the order of the tribunal and to refer the matter back to the tribunal. It has no particular remedial power. In particular, the Federal Court has no power to review the severity of penalties that may be imposed, either by the minister or by the TATC.

Given the concern honourable senators expressed in connection with Bill C-14, I did want to highlight what my association sees as the narrow scope of potential judicial review of decisions of the transportation appeal tribunal of Canada, which is neither an appeal nor particularly helpful to an affected individual or licence holder.

In the brief, we refer also to subclause 15(5) of Bill C-34, which provides for a balance of probabilities or so-called "civil" burden of proof to apply in all tribunal proceedings. In the position of the members of my association, the burden on the minister in proceedings before the transportation appeal tribunal of Canada should be beyond reasonable doubt, a traditional criminal burden of proof.

As a lawyer, I acknowledge, and I am sure the lawyers on the committee will agree, that there are few cases the results of which turn on whether a civil or criminal burden of proof applies. Generally, the evidence is not on that fine an edge. It is with those few cases that are at the edge where I submit fairness concerns most seriously arise, and in respect of which one must be concerned not to provide to the Crown a substantive advantage in terms of the burden of proof of which the department can avail itself by choosing an administrative rather than a judicial enforcement proceeding.

Finally, senators, we express our concerns with clause 72, in particular the proposed new paragraphs 16.1(3) and 20.4(7) to the Canada Shipping Act, 2001. When one works through all of the negatives and exclusions in which those statutory provisions are expressed, one finds that even when an aggrieved person wins his proceeding before the transportation appeal tribunal of Canada, there are situations in which the tribunal will have no remedial power of its own and will be limited to referral of the matter back to the minister. That is in some cases, but not all.

l'article 21 du projet de loi C-34, qui définit le second stade des poursuites devant le TATC en ces termes:

21. La décision rendue en appel par un comité du Tribunal est définitive et lie les parties.

Comme dans de toute affaire portée devant un tribunal ou un organisme administratif fédéral, la personne peut toujours présenter une requête en révision en vertu du paragraphe 18(1) de la Loi sur la Cour fédérale. Cependant, il ne s'agit pas là d'un appel. Le seul pouvoir de réparation qu'a la Cour fédérale découle de l'article 18, où il est dit qu'elle peut annuler ou renvoyer pour jugement l'ordre d'un tribunal. Elle n'a pas de pouvoir exprès de réparation. Surtout, la Cour fédérale n'a pas de pouvoir de révision concernant la sévérité des sanctions qui peuvent être imposées, soit par le ministre, soit par le TATC.

Étant donné l'inquiétude qu'ont exprimée les membres de votre comité à l'égard du projet de loi C-14, je tenais à souligner ce que l'ACDM voit comme étant la portée étroite du pouvoir de révision judiciaire des décisions du Tribunal d'appel des transports du Canada, qui n'accorde ni droit d'appel ni recours particulièrement utile à un particulier ou à un détenteur de permis qui s'estimerait lésé.

Dans notre mémoire, nous faisons également référence au paragraphe 15(5) du projet de loi C-34, qui stipule que, dans toute affaire portée devant le tribunal, la charge de la preuve repose sur la prépondérance des probabilités — autrement dit, elle est de nature soi-disant «civile». Les membres de l'ACDM sont d'avis qu'il devrait incomber au ministre, dans les poursuites devant le Tribunal d'appel des transports du Canada, de faire la preuve hors de tout doute raisonnable de la culpabilité de l'intimé, ce qui correspond à la notion traditionnelle de charge de la preuve en matière pénale.

En tant qu'avocat, je reconnais, et je suis sûr que ceux qui sont avocats parmi les membres de votre comité en conviendront également, qu'il y a peu de cas où le résultat peut varier suivant que la charge de la preuve qui s'applique en l'espèce est civile ou pénale. En règle générale, ces cas limites sont relativement rares. C'est dans ces rares cas qu'il y a, à mon avis, risque de manquement grave à l'équité et où l'on devrait se garder de conférer au ministère un avantage non négligeable dont il pourrait se prévaloir en choisissant tout simplement d'opter pour la voie du tribunal administratif plutôt que pour celle d'une poursuite judiciaire.

Enfin, mesdames et monsieur les membres du comité, nous tenons à vous faire part de nos préoccupations concernant l'article 72, notamment en ce qui touche les nouveaux paragraphes 16.1(3) et 20.4(7) proposés de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Quand on considère toutes les restrictions et les exclusions que prévoient ces dispositions législatives, on constate que, même quand une personne lésée a gain de cause devant le Tribunal d'appel des transports du Canada, il y a des cas où le tribunal ne disposerait d'aucun pouvoir de réparation et en serait réduit à devoir renvoyer l'affaire au ministre. Il en est ainsi dans certains cas, mais pas dans tous.



I wanted to particularly bring to the attention of members of this committee the ministerial refusal to issue a Canadian maritime document on the grounds expressed in paragraph 16(4)(c) of the Canada Shipping Act, which is that the minister may refuse to grant a Canadian maritime document if he is of the opinion that the public interest, and in particular, the record of the applicant or of the principal of the applicant, warrant that action. Similar language exists in 20.4(1)(g)(ii) of the Canada Shipping Act, 2001, in respect of the minister's suspension or cancellation of a maritime document.

There is no remedial power vested in the tribunal if the subject matter before it is the minister's sanction of the Canadian maritime document by reason of "the record of the applicant." No one is too sure what those words mean, because of the vagueness and the potential scope for severe ministerial discretion on the basis expressed in that paragraph. Not only should there be a right of review by the tribunal, there should also be an opportunity for the tribunal to grant a real remedy if, in the case before it, they feel the minister has gone too far or failed to correctly apply that particular part of the substantive statute.

Similarly, honourable senators, paragraph 20(1)(f)(i) of the Canada Shipping Act, 2001, permits the minister to suspend or cancel a Canadian maritime document if, in the opinion of the minister, the holder of that document is incompetent or has committed an act of misconduct.

Again, those are vague concepts. Those are severe ministerial powers, and not only should a right of review by the tribunal exist, the right to obtain a remedy from the tribunal in those circumstances should also be provided for in the bill.

The absence of remedies available to the tribunal in the circumstances that I have just tried to summarize for you means that the minister is not bound by the work of the tribunal in those specific circumstances, and the lack of binding effect on the minister of the tribunal's decision is, in our submission, to make the apparent right of review empty and meaningless. If the tribunal exists, it must have real power.

Honourable senators, as Mr. Morrison has alluded to, we have debated at length with the department, policymakers and this committee in respect of the administrative penalty enforcement regime in the marine mode. We concede that in the Canada Shipping Act, 2001, an administrative sanction process will exist. It is not our purpose to continue that debate, which we concede we have lost. However, it is our very strong feeling that if the administrative enforcement regime must exist, then it must operate in a system that is fundamentally fair to all people to whom the proposed substantive legislation will apply. The transportation appeal tribunal of Canada must operate fairly and be constituted by statute in such a way that it can be expected to pass muster when challenges to its work come before the courts, as surely they will at some point, and it must be able to demonstrate that it applies, and is subject to, procedural and

J'ai tenu à attirer tout particulièrement l'attention des membres de votre comité sur le droit du ministre de refuser de délivrer un document maritime canadien aux motifs énoncés à l'alinéa 16(4)c) de la Loi sur la marine marchande du Canada, où il est stipulé que le ministre peut refuser de délivrer un document maritime canadien s'il estime que l'intérêt public le requiert en raison notamment des antécédents du demandeur ou de tel de ses dirigeants. On utilise un libellé similaire au sous-alinéa 20.4(1)g)(ii) de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada où il est question du pouvoir du ministre de suspendre ou d'annuler un document maritime.

Le tribunal n'a aucun pouvoir de réparation si le ministre a invoqué comme motif de l'imposition de sa sanction relative à un document maritime canadien les «antécédents du demandeur». Personne n'est trop sûr de la signification de ces termes, étant donné le caractère flou du motif énoncé dans cette disposition et du degré de sévérité avec lequel le ministre pourrait exercer son pouvoir discrétionnaire en se fondant sur ce motif. Le tribunal devrait être habilité non seulement à revoir la décision rendue, mais également à ordonner vraiment réparation si, dans l'affaire dont il est saisi, il estime que le ministre est allé trop loin ou a fait défaut d'appliquer correctement cette disposition particulière de la loi de fond.

De même, mesdames et monsieur les membres du comité, le sous-alinéa 20(1)f)(i) de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada permet au ministre de suspendre ou d'annuler un document maritime canadien s'il estime que le détenteur du document en question est incompetent ou a commis un acte d'inconduite.

Là encore, il s'agit de concepts vagues et de pouvoirs ministériels d'une très grande portée. Ce projet de loi devrait habiliter le Tribunal non seulement à revoir la décision du ministre, mais également à exiger réparation dans de telles circonstances.

Le fait que le tribunal ne soit pas habilité à imposer réparation dans les circonstances que je viens de décrire brièvement signifie que le ministre n'est en l'espèce pas lié par la décision rendue par le tribunal, et, partant, que cette absence de pouvoir de réparation risque de rendre l'apparent droit de révision vide de sens et inutile. Si ce tribunal existe, il doit avoir des pouvoirs réels.

Mesdames et monsieur les membres du comité, comme M. Morrison l'a mentionné, nous avons longuement discuté avec les représentants du ministère, les décideurs et les membres de votre comité du régime d'imposition de sanctions administratives au mode de transport maritime. Nous reconnaissons que la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada comporte un processus d'imposition de sanctions administratives. Nous n'entendons pas poursuivre ce débat, que nous admettons avoir perdu. Cependant, nous avons la ferme conviction que, s'il doit exister un régime de sanctions administratives, celui-ci doit être appliqué dans le respect des principes de la justice fondamentale à l'égard de toutes les personnes auxquelles la mesure législative de fond proposée s'appliquera. Le Tribunal d'appel des transports du Canada doit pouvoir agir en toute équité et être légalement constitué de manière à ce qu'on puisse le juger compétent dans l'éventualité



fairness standards appropriate to a tribunal at the extreme adjudicative-rights-affecting end of the continuum of administrative tribunals with which we are concerned.

Honourable senators, thank you for the opportunity to make this presentation and for your attention.

**The Chairman:** The ultimate goal of the bill is to improve compliance with safety regulations. Do you think the present level of compliance and resulting level of safety in the marine mode is adequate? If not, what do you recommend, or what did you recommend in the consultations you had on Bill C-34 with the department?

**Mr. Moreira:** The transportation tribunal committee of my association has been active not only in respect of this bill, but also the various iterations of what became Bill C-14 and what will become the Canada Shipping Act.

Through the consultation process, our committee was not convinced, either by Transport Canada or by its own industry membership, which includes enforcement people, that serious compliance deficiencies exist in the marine mode. We cannot say that we never break the rules. That would be an unsupportable statement. However, it is the opinion of the members of our committee and association that the threat of pure judicial prosecution, as has existed until now in the current Canada Shipping Act, has resulted in a sufficiently high degree of compliance in the marine mode that there does not appear to be an enforcement or compliance problem.

Prosecutions are expensive and the prosecutor sometimes loses, but it was not the sense of the members of our committee, nor did Transport Canada present evidence, that compliance deficiencies in the marine mode required something other than a traditional judicial enforcement model be applied.

The evidence was always that the system works so well in air transportation, therefore it will work well in marine. Our position has always been that they are fixing a problem that does not exist.

**Mr. Morrison:** I do not have the statistics with me this morning, but we had them when we were initially discussing the proposed monetary penalty system and appeal tribunal approach. Certainly over the past 10 or 15 years, there has been no evidence

fort prévisible où son travail ferait l'objet d'une contestation devant les tribunaux, et il doit être en mesure de démontrer qu'il applique, en matière de procédure et d'équité, les normes auxquelles doit se soumettre tout tribunal se trouvant à l'extrémité du continuum des tribunaux administratifs où se situent les tribunaux d'arbitrage dont les décisions peuvent porter atteinte aux droits des gens.

Mesdames et monsieur les membres du comité, merci de nous avoir donné la possibilité de faire cet exposé et de l'attention que vous avez accordée à nos propos.

**La présidente:** Le projet de loi a essentiellement pour objectif d'encourager le respect des règles en matière de sécurité. Estimez-vous que le niveau actuel de respect de ces règles et le niveau de sécurité qui en résultent dans le cas du mode de transport maritime sont acceptables? Dans la négative, que recommanderiez-vous ou qu'avez-vous recommandé à cet égard dans le cadre des consultations sur le projet de loi C-34 auxquelles vous avez participé avec les gens du ministère?

**M. Moreira:** Le comité qui, au sein de l'ACDM, est chargé du dossier du Tribunal d'appel des transports a été actif non seulement à propos de ce projet de loi, mais également à propos des diverses versions de ce qui est devenu le projet de loi C-14 et de ce qui deviendra la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

Tout au long du processus de consultation, notre comité n'a pas été convaincu, ni par les représentants de Transports Canada ni par ses propres membres qui sont actifs au sein de l'industrie, parmi lesquels se trouvent des gens chargés de faire appliquer la loi, qu'il existait au sein du mode de transport maritime de sérieuses lacunes en matière de respect de la loi. Nous ne saurions prétendre que nous n'enfreignons jamais les règlements. Il serait d'ailleurs impossible de soutenir une telle affirmation. Cependant, les membres de notre comité et de notre association sont d'avis que la simple menace de poursuites judiciaires, telle qu'elle existe déjà dans la Loi sur la marine marchande du Canada actuellement en vigueur, s'est traduite par un tel niveau de respect de la loi dans le secteur du transport maritime qu'il ne semble pas y avoir de problème ni sur le plan de l'exécution ni sur celui du respect de la loi.

Étant donné que les poursuites coûtent cher et que le plaignant risque parfois de perdre sa cause, les membres de notre comité n'ont pas l'impression, pas plus d'ailleurs que les représentants de Transports Canada n'ont réussi à en faire la preuve, que les lacunes en matière de respect de la loi dans le secteur du transport maritime justifiaient qu'on s'en remette à autre chose qu'au modèle traditionnel du recours à l'appareil judiciaire.

L'argument constamment invoqué était que le système fonctionnait tellement bien dans le secteur du transport aérien qu'il ne pourrait en être autrement dans celui du transport maritime. Nous avons toujours été d'avis que c'était là s'attaquer à un faux problème.

**M. Morrison:** Je n'ai pas en main ce matin les statistiques à ce sujet, mais nous les avons quand nous avons commencé à examiner le projet d'adoption d'un régime d'imposition de sanctions pécuniaires et de création d'un tribunal d'appel. Chose

to suggest that the Canadian domestic fleet required more direction or control in regard to obeying the law.

Our member companies and employees live, exist, work, are trained and possess Canadian marine documents. They cannot get away from that. They live and work here. Their money is here. If there were a problem trying to get control of foreign ships or masters or people offshore, we felt that there was perhaps another way to do it, without having to set out a net that also ensnared Canadian ship owners, masters and ships. Under Bill C-14 and Bill C-34, they are the ones affected the most.

Canadian masters, if they break the rules and are ultimately found guilty through the tribunal or some other system, actually lose their right to work in this country in their chosen marine field. Whereas, if you are not from this country, you may receive a fine, but there is no Canadian marine document to be withdrawn.

From the beginning, there was no compelling reason to apply a new system or approach when we felt the present court system was sufficient. We were not accused of breaking the law very often anyway, and we found that it would be very hard on the Canadian regime.

**The Chairman:** You suggest that the tribunal should have the same rules of evidence as a court and that the burden of proof must be beyond a reasonable doubt. If these suggestions were accepted, do you think the tribunal could remain non-legalistic, which is a quality that has led to its success?

**Mr. Moreira:** Yes, I do, and I say that for two reasons, honourable senators. First, the tribunal members are not judges; they are people from the transportation community. They are technically trained. They are the true peers of the people who are subject to the proposed proceedings before you. Second, one can mandate the application of the rules of evidence, to use that example, or of a criminal burden of proof, without having to necessarily engage in all of the trappings of a court. One does not need to appear with a lawyer. One does not need lengthy speeches. One does not need voir dire proceedings to determine the admissibility of evidence. One needs certain basic and substantive standards that the tribunal will be required to apply. In our submission, the rules of evidence are such a standard. In the absence of that standard, there is no protection for the individuals or companies before the tribunal that their rights will be respected.

One can have clear, well-understood and fundamentally standard substantive rules without necessarily making the process unduly time-consuming, formal or intimidating, either for the tribunal or for the people who will appear before it.

certain, depuis 10 ou 15 ans, il ne s'est rien passé qui puisse justifier qu'il s'impose d'exercer une surveillance et un contrôle plus serrés sur la façon dont la flotte de cabotage canadienne se conforme à la loi.

Nos sociétés membres et leurs employés vivent, existent, travaillent, sont formés et détiennent des permis sous le régime des documents maritimes canadiens. Ils ne peuvent pas s'en passer. Ils vivent, travaillent et gagnent leur vie dans le secteur maritime. Si le problème, c'était d'essayer d'exercer un meilleur contrôle sur les navires, capitaines ou marins étrangers, nous estimons qu'il y aurait peut-être eu un autre moyen de le faire que de tendre un filet pour prendre également au piège les armateurs, capitaines et navires canadiens. Aux termes des projets de loi C-14 et C-34, ce sont ces derniers qui sont les plus touchés.

Les capitaines canadiens qui contreviennent aux règlements et qui finissent par être reconnus coupables par un tribunal ou autrement perdent en réalité leur droit de travailler dans notre pays dans le domaine maritime de leur choix, alors que les étrangers, eux, peuvent se voir imposer une amende, mais ne risquent pas de se voir retirer un document maritime canadien puisqu'ils n'en ont pas.

Dès le départ, nous estimons que l'adoption d'une nouvelle approche n'était nullement nécessaire, puisque le régime judiciaire actuel nous apparaissait suffisant. De toute façon, vu qu'on ne nous accusait pas très souvent de contrevenir à la loi, nous trouvions que les nouvelles mesures proposées seraient très onéreuses pour le régime canadien.

**La présidente:** Vous proposez que ce tribunal soit lié par les mêmes règles de preuve qu'une cour de justice et qu'il soit tenu de prouver hors de tout doute raisonnable que l'intimé est coupable. Si vos suggestions étaient acceptées, croyez-vous que ce tribunal administratif pourrait continuer d'adopter une approche non légaliste, approche qui est à la base du succès des tribunaux administratifs?

**M. Moreira:** Oui, je le crois, et ce, pour deux raisons. Premièrement, les membres de ce tribunal ne sont pas des juges; ce sont des gens qui proviennent du milieu des transports. Ils ont reçu une formation technique. Ils sont véritablement les pairs des personnes dont ils ont à juger la cause. Deuxièmement, on peut rendre obligatoire l'application des règles de preuve, des règles de preuve en matière pénale, pour prendre cet exemple, sans devoir forcément donner à ce tribunal tous les attributs d'une cour de justice. Les requérants n'ont pas besoin de se faire représenter par un avocat. Ils n'ont pas à y prononcer de longs discours. On n'a pas à y appliquer des procédures de voir-dire pour établir l'admissibilité des éléments de preuve. Tout ce dont on a besoin d'y appliquer, ce sont les règles élémentaires du droit. Les règles de preuve dont il est question dans notre mémoire sont en quelque sorte une norme. À défaut de répondre à cette norme, les particuliers ou les sociétés qui comparaissent devant ce tribunal n'ont pas de garantie que leurs droits seront respectés.

On peut appliquer des règles de fond claires, bien comprises et fondamentalement normatives sans nécessairement rendre le processus indûment chronovore, formel ou intimidant, tant pour le tribunal que pour les requérants qui comparaissent devant lui.



**Senator Oliver:** I would like to extend a warm welcome to Mr. Moreira and say that he, like Mr. Gould before him on a previous bill, has made an excellent presentation. I congratulate you both for presenting several legal issues that give rise to much thought.

I would like to begin where you did, with the distinction you drew between your association and lawyers. At our last hearing, we had the executive director of the Civil Aviation Tribunal before us. I do not know if you have had a chance to read that evidence.

**Mr. Moreira:** Yes, I have.

**Senator Oliver:** We were asking about some of the ways in which the procedures before her and her other officials take place. One thing that became evident is that you do not have to be a lawyer to appear before the tribunal, which is good. They want to simplify the proceedings. That means a person who has been charged or feels aggrieved does not have to go through the expense of retaining a lawyer in order to get their matter before the tribunal. If we were to have the strict rules of evidence that you are advocating, it would be unfair to individuals not trained as lawyers who wished to appear themselves before the tribunal.

It seems to me there is nothing unusual about that. As you said in your opening remarks, there are many types of tribunals. For instance, individuals can appear before the Canada Pension Appeals Tribunal. Like this proposed tribunal, they do not have strict rules of evidence that they have to work with. There are appeals to the Federal Court, as there are here, and that system seems to be working well. If rules of natural justice are being broken, there are appeals. I do not see why you must insist upon strict rules of evidence for this tribunal, because based on the evidence we have heard, and on the operations of the Civil Aviation Tribunal, it works quite well.

**Mr. Moreira:** If I may digress, I have not had the pleasure of appearing at the Civil Aviation Tribunal. I asked my brother-in-law, who is an Air Canada pilot, what was his opinion of the Civil Aviation Tribunal. His reply was that he had no opinion of the Civil Aviation Tribunal and hoped never to form one. That is an aside.

The distinction between this tribunal and the pension appeals tribunal is the penal character of the work of the former, and as I said, the fact that the department has a choice when it discovers what it believes is a violation — shall we prosecute this person or shall we issue a notice of violation, and if there is a dispute, bring it to the transportation tribunal?

**Senator Oliver:** In a number of provincial statutes, there is discretion for the Crown on whether to proceed by indictable offence or summary offence. There is nothing new about giving discretion to the Crown.

**Le sénateur Oliver:** J'aimerais souhaiter chaleureusement la bienvenue à M. Moreira et lui dire que, tout comme d'ailleurs M. Wood qui a comparu avant lui à propos d'un précédent projet de loi, il a fait un excellent exposé. Je vous félicite tous deux de nous avoir présenté plusieurs points de droit qui nous amènent à nous interroger sérieusement.

J'aimerais amorcer la discussion comme vous l'avez fait, en parlant de la distinction que vous avez faite entre votre association et les avocats. Lors de notre dernière séance, nous avons entendu la directrice générale du Tribunal de l'aviation civile. J'ignore si vous avez eu la chance de lire son témoignage.

**M. Moreira:** Oui, je l'ai lu.

**Le sénateur Oliver:** Nous l'avons interrogée à propos des façons dont se déroulaient les procédures lorsqu'elle ou ses représentants sont saisis d'une affaire. Un aspect qui est clairement ressorti, c'est qu'il n'était pas nécessaire d'être avocat pour se présenter devant ce tribunal, ce qui m'apparaît intéressant. On tient à simplifier les procédures. C'est donc dire qu'un accusé ou une personne qui s'estime lésée n'a pas à assumer de frais d'avocat pour défendre sa cause devant le tribunal. S'il nous fallait appliquer les règles strictes que vous proposez en matière de preuve, ça serait injuste pour ceux qui n'ont pas étudié le droit et qui désirent se défendre eux-mêmes devant le tribunal.

Il me semble n'y avoir rien d'inhabituel là-dedans. Comme vous l'avez fait remarquer dans votre déclaration préliminaire, il y a de nombreux types de tribunaux. Par exemple, un particulier peut comparaître devant la Commission d'appel des pensions. Comme c'est le cas pour le tribunal proposé, on n'y applique pas de règles de preuve formelles. On peut interjeter appel devant la Cour fédérale d'une décision de la commission, comme dans le cas qui nous occupe, et le régime semble bien fonctionner. Il y a possibilité d'appel s'il y a eu trahison des principes de la justice naturelle. Je ne vois pas pourquoi vous tenez tant à ce que le tribunal proposé applique des règles strictes en matière de preuve, car, d'après les témoignages que nous avons entendus et ce qu'on a pu observer dans le cas du Tribunal de l'aviation civile, le système semble très bien fonctionner.

**M. Moreira:** Si vous me permettez une digression, n'ayant pas eu la chance de comparaître devant le Tribunal de l'aviation civile, j'ai demandé à mon beau-frère, qui est pilote à Air Canada, ce qu'il pensait de ce tribunal. Il m'a répondu qu'il n'avait pas d'opinion sur le Tribunal de l'aviation civile et qu'il espérait n'avoir jamais à s'en faire une. Je ne vous disais cela qu'en passant.

La distinction qui existe entre le tribunal proposé et le tribunal d'appel des pensions, c'est le caractère pénal du travail du premier, et, je le répète, le choix qu'a le ministère de poursuivre le contrevenant en justice ou de simplement dresser un procès-verbal quand il constate ce qui lui semble être une infraction, et, en cas de contestation, d'en saisir le Tribunal d'appel des transports.

**Le sénateur Oliver:** Un certain nombre de lois provinciales confèrent à la poursuite le pouvoir discrétionnaire de choisir entre procéder par voie d'accusation ou par procédure sommaire. Il n'y a rien de nouveau dans le fait d'accorder à la poursuite une telle discrétion.



**Mr. Moreira:** Yes, but in either of those situations, the rules of evidence at least would be the same. The procedures are more complex. One can argue that the degree of protection is higher in an indictable proceeding because of preliminary inquiries and so on, but the fundamental rules of fairness equally apply to those proceedings. What makes this tribunal in all respects unusual is its penal purpose. If we have a tribunal the purpose of which is to enforce the law and to punish violations; that would bring it, in our submission, into a separate category of appeal tribunal.

My memory of the testimony before you from CAT was that they provide for evidence issues in their own rules, the rules that the tribunal adopts for itself. I have no criticism of that. Our concern is that — as we say should be the case — if one wants to ensure that the rules of fairness are observed, if they were mandated in a statute to take the rules of evidence, by way of example, a failure to do so on the tribunal's part would provide a real remedy on judicial review under the Federal Court Act. That is the distinction that we see between a statutory mandate for the rules of evidence, even if the substance is the same, and one that exists only by way of the adoption of rules of procedure.

**Senator Oliver:** There are presently six matters before the Federal Court flowing from that, so that appeal system does appear to work. She also said that they are moving much more towards modern remedies of resolving disputes — ADR methods such as mediation and so on. That is another reason why we should not be bound strictly to the formal rules of evidence. Do you have a comment on that?

**Mr. Moreira:** ADR is obviously desirable. It hopefully will work well in marine mode enforcement in whatever form.

**Senator Oliver:** Can you think of any reason why it would not?

**Mr. Moreira:** No, I cannot. The tribunal, like the court, should be there as an ultimate resolver of disputes in the event that attempts at settlement fail. Whatever expedites that and makes it less expensive is all to the good and should be supported.

However, when you reach the dispute stage, the matter must be fairly adjudicated and resolved. That is the stage in the process at which our concerns arise and to which we are trying to express ourselves. If you must have an adversarial process and rules to govern that process, you ask: What should those rules be? Notwithstanding what we understand, and what I believe the

**M. Moreira:** Je sais, mais dans l'une et l'autre de ces deux situations, au moins les règles de preuve sont semblables. Les procédures sont plus complexes. On peut soutenir que le niveau de protection est plus grand dans le cas d'une procédure par voie d'accusation en raison notamment de la tenue d'une enquête préliminaire, mais les règles fondamentales d'équité s'appliquent au même titre dans les deux types de poursuites. Ce qui distingue en réalité ce tribunal, c'est son caractère pénal. Lorsqu'il s'agit d'un tribunal qui a pour mandat d'exécuter la loi et de punir les contrevenants, il se trouve dès lors, selon nous, dans une catégorie distincte de tribunal d'appel.

D'après le souvenir que j'ai du témoignage que vous avez entendu de la part de la représentante du Tribunal de l'aviation civile, je crois qu'elle a expliqué que ce tribunal appliquait ses propres règles de preuve, des règles qu'il adopte pour lui-même. Je n'ai rien contre cela. Ce qui nous préoccupe, c'est qu'il soit impossible en vertu du libellé actuel de s'assurer que les règles d'équité sont respectées — ce qu'on devrait pouvoir faire, selon nous. En effet, si, par exemple, il était expressément mentionné dans la loi que le tribunal en question est tenu d'appliquer les règles de preuve, le défaut de la part du tribunal de satisfaire à cette exigence donnerait vraiment ouverture à un recours en révision judiciaire aux termes de la Loi sur la Cour fédérale. C'est là la distinction que nous voyons entre un mandat conféré par la loi en matière de règles de preuve, même si la substance demeure la même, et l'application en cette matière de règles que le tribunal en question aurait tout simplement adoptées en même temps que ses autres règles de procédure.

**Le sénateur Oliver:** Actuellement, la Cour fédérale est saisie de six affaires de cette nature, ce qui montre que le régime d'appel semble bien fonctionner. La directrice générale du Tribunal de l'aviation civile nous a également dit que ce tribunal s'orientait de plus en plus vers les techniques modernes de résolution des différends, c'est-à-dire de règlement extrajudiciaire, comme la médiation. J'y vois une autre raison pour ne pas s'en tenir strictement aux règles de preuve officielles. Qu'en pensez-vous?

**M. Moreira:** Il est de toute évidence souhaitable qu'on privilégie le règlement extrajudiciaire des différends. Reste à espérer que cette méthode soit efficace dans le domaine du transport maritime.

**Le sénateur Oliver:** Auriez-vous à l'esprit quelque raison de penser que ce ne serait pas le cas?

**M. Moreira:** Non, je n'en ai pas. Le recours à un tribunal administratif, tout comme d'ailleurs à une cour de justice, ne devrait être indiqué qu'en dernier ressort lorsqu'on a épuisé tous les autres moyens dans la poursuite du règlement d'un différend. Tout ce qui pourrait permettre d'accélérer le processus et de réduire les coûts ne peut être que bienvenu et mérite d'être appuyé.

Cependant, quand on en est rendu au stade du différend, l'affaire doit être jugée et réglée. C'est ce stade du processus qui nous préoccupe et à propos duquel nous essayons de faire valoir notre point de vue. S'il faut opter pour un processus adversatif et à l'adoption de règles pour encadrer ce processus, il nous faut nous demander quelles règles devront s'appliquer. Même si, à l'instar,

committee understands, has been a satisfactory experience with the aviation mode, we say those rules should include the rules of evidence. The alternative of zero rules of evidence, which is what we now have — at least on the face of the statute — is not good enough, in our position.

**Senator Oliver:** I would like to ask you a constitutional question, if I may. Do you have any concerns about this statute in terms of the separation of powers? By that I mean the distinction between the powers of the executive branch, the minister and cabinet, and the judicial branch? Do you feel that any of the separation of powers rules is being infringed upon in this statute? Do you have any concerns about that?

**Mr. Moreira:** It is not a question that had occurred to me, Senator Oliver.

I suppose one would not rule out the possibility that the facts of a given case could be so extreme that one could argue the resolution of the problem belongs to the judiciary, even though it arises in a transportation context. Whether the hypothetical existence of such a situation would create a constitutional concern as to the validity of this proposed legislation, it would take some work on a lawyer's part to come up with that. Mr. Morrison may have a view on that.

**Senator Callbeck:** You mentioned that your association is much broader than lawyers. Who are members of your association besides lawyers?

**Mr. Moreira:** We have two categories of membership. Constituent membership covers both corporate members and individual members like me. Constituent membership covers Mr. Morrison's association, the Canadian Shipowners Association. Other constituent members are firms in the marine industry or associations of firms — it is unfair to call them interest groups, but I think they tend to be characterized as such — people representing the interests of various sectors of industry.

Our constituent membership is diverse. It also includes the Shipping Federation of Canada, who appeared here last week; the Canadian Bar Association; and the Canadian Bankers Association. There are 19 groups, but I am at a loss to come up with more than 5. Those are the kind of entities that hold constituent membership in the CMLA.

The majority of other members, of which there are about 300, are practising lawyers like me. Others are academics, government officials, insurance people, ship suppliers — the whole range of individuals who either work in or have an interest in "maritime law."

I put maritime law in quotes because it includes not only the marine transportation industry, but also, for example, the fishing industry. We are evolving to the stage where we have representatives of the offshore oil and gas industry becoming

je crois, des membres du comité, nous reconnaissons que l'expérience s'est révélée satisfaisante dans le cas du mode de transport aérien, nous soutenons que ces règles devraient inclure les règles de preuve. L'absence de référence aux règles de preuve, comme on nous le propose actuellement — du moins dans le libellé de ce projet de loi — nous apparaît déplorable.

**Le sénateur Oliver:** Permettez-moi de vous poser une question d'ordre constitutionnel. Le projet de loi ne vous préoccupe-t-il pas en ce qui a trait à la séparation des pouvoirs? J'entends par là la distinction entre le pouvoir exécutif, celui du ministre et du cabinet, et le pouvoir judiciaire. Ne croyez-vous pas que ce projet de loi contrevient aux règles relatives à la séparation des pouvoirs? Cet aspect vous préoccupe-t-il?

**M. Moreira:** À vrai dire, je ne m'étais pas posé le problème, monsieur le sénateur Oliver.

Je suppose qu'on ne saurait exclure la possibilité que les faits, dans une affaire donnée, soient tellement graves qu'il faudrait en être amené à conclure que la résolution du problème relève du pouvoir judiciaire, bien que l'affaire se soit déroulée dans un contexte relatif au transport. Quant à la question de savoir si l'occurrence hypothétique d'une telle situation pourrait entraîner la contestation de la validité constitutionnelle de ce projet de loi, il faudrait qu'un avocat fouille passablement la question pour être en mesure de se prononcer là-dessus. Peut-être que M. Morrison a une opinion sur cette question.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez mentionné que votre association est loin de ne regrouper que des avocats. Qui d'autre que des avocats sont membres de votre association?

**M. Moreira:** Nous avons deux catégories de membres: des personnes morales et des particuliers comme moi. L'association que représente M. Morrison, l'Association des armateurs canadiens, fait partie de la catégorie membres à titre de personnes morales. Dans cette catégorie, il y a aussi des entreprises de l'industrie maritime ou des associations d'entreprises — qu'il serait injuste de désigner comme étant des groupes d'intérêt, mais je crois que c'est généralement ce qui les caractérise — qui défendent les intérêts de divers secteurs de l'industrie.

Nous avons une grande variété de membres qui le sont à titre de personnes morales. Parmi elles, on compte la Fédération maritime du Canada, dont les représentants ont comparu ici la semaine dernière, l'Association du Barreau canadien et l'Association des banquiers canadiens. Des groupes de ce genre, nous en avons 19, mais je serais incapable d'en nommer plus de cinq. C'est là le genre d'entités que nous désignons comme membres de l'ACDM à titre de personnes morales.

La majorité des autres membres, qui sont au nombre d'environ 300, sont des avocats comme moi. Les autres sont des universitaires, des hauts fonctionnaires, des gens du milieu des assurances, des agents d'approvisionnement des navires — en réalité, tout l'éventail des gens qui, par métier ou autrement, s'intéressent au «droit maritime».

J'ai mis les mots droit maritime entre guillemets parce qu'ils englobent non seulement l'industrie du transport maritime, mais également, par exemple, l'industrie des pêches. De la façon dont les choses évoluent, nous avons maintenant au sein de notre



active in our association. Anyone with an interest in marine affairs tends to find some outlet for his or her interest in the Canadian Maritime Law Association.

**Senator Callbeck:** You mentioned the shipping federation. Did you say it is a member?

**Mr. Moreira:** It is a constituent member, yes.

**Senator Callbeck:** One of the things that they brought up last week was that the marine industry has the highest administrative fines. Is that a concern? What do you feel about penalties? Do you have feel there should be consistency across the board in the three modes of transportation, or are you happy with the way it is?

**Mr. Morrison:** Certainly we did bring that forward when we were before you on Bill C-14, and there is a question as to the level of fines when you look at, not the ones that were necessarily before the appeal tribunal, but the levels of fines in the Canada Shipping Act, Bill C-14, which are higher than in the other modes. The ones that would be reviewed by the appeal tribunal are also generally higher.

Senator Oliver's question about the judiciary and the executive did get me thinking about one other thing. One of the reasons that you are seeing the reaction from the shipping federation and the Canadian Shipowners Association is that this process is saying to our industry that we will now be, at the end of the day, subject to examination by another government agency. However we describe the transportation appeal tribunal, it will be set up and somewhat governed and paid for by "government," if I can use that word in quotes, as opposed to the present process, where we can take our chances in front of courts of law. The reaction that you are seeing from us, and to some degree from the CMLA, in terms of trying to tighten up what the tribunal is doing and how it will carry out its work, is saying that if it is to be done by government, we want more rules around it than we see. That is because we deal with many government agencies on a daily basis, whether it is the coast guard, pilotage authorities, or organizations such as the St. Lawrence Seaway Management Corporation. Our relationships with most, if not all, are usually quite good. There are times, though, when it boils down to how does an industry group feel and how does a government group feel about a certain situation. Without going into detail, there are circumstances that we feel require perhaps more examination than just be being re-examined by another government-type agency.

association des représentants de l'industrie de l'exploitation des gisements pétroliers et gaziers extracôtiers. Quiconque s'intéresse aux affaires maritimes verra d'une façon ou de l'autre l'Association canadienne de droit maritime comme un bon endroit pour faire valoir ses intérêts.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez mentionné la Fédération maritime du Canada. Avez-vous dit qu'elle est membre de votre association?

**M. Moreira:** Oui, elle en est membre à titre de personne morale.

**Le sénateur Callbeck:** Une des choses qui a été mentionnée la semaine dernière, c'est que c'est dans l'industrie maritime qu'on impose les plus fortes amendes administratives. Est-ce inquiétant? Que pensez-vous des sanctions qui y sont imposées? Estimez-vous qu'à cet égard, il devrait y avoir uniformité au regard des trois modes de transport, ou êtes-vous satisfaits de la situation actuelle?

**M. Morrison:** Nous avons bien sûr soulevé cette question quand nous avons comparu devant vous à propos du projet de loi C-14, et il y a lieu de s'interroger sur les niveaux des amendes qu'on nous impose, quand on regarde non pas nécessairement les amendes qui sont contestées devant le tribunal d'appel, mais celles qui sont prévues dans la Loi sur la marine marchande du Canada que modifie le projet de loi C-14. On constate en effet que ces amendes sont plus élevées dans le mode maritime qu'elles ne le sont dans les autres modes de transport. Celles qui vont faire l'objet d'une révision par le Tribunal d'appel sont également généralement plus élevées.

La question du sénateur Oliver à propos de la séparation des pouvoirs entre le judiciaire et l'exécutif m'a fait penser à autre chose. Une des raisons pour lesquelles ont voit réagir ainsi la Fédération maritime et l'Association des armateurs canadiens, c'est qu'on nous annonce par ce processus que notre industrie pourra dorénavant faire l'objet d'un examen de la part d'un autre organisme gouvernemental. Quelle que soit la façon dont on décrive le Tribunal d'appel des transports, ce tribunal sera structuré et en quelque sorte dirigé et payé par le «gouvernement», contrairement à ce qu'il en est dans le cadre du processus actuel, où on peut toujours tenter sa chance devant une cour de justice. La réaction négative que vous pouvez observer de notre part et, jusqu'à un certain point, de la part de l'ACDM, réaction qui nous amène à réclamer que ce tribunal et la façon dont il exercera ses fonctions soient soumis à des règles plus rigoureuses, tient au fait que, si ce rôle devait être confié à un organisme gouvernemental, nous tenons à ce que celui-ci soit soumis à davantage de règles que ne le prévoit le projet de loi. Nous sommes bien placés pour savoir ce qu'il en est puisque nous traitons quotidiennement avec de nombreux organismes gouvernementaux, qu'il s'agisse de la Garde côtière, de l'Administration de pilotage, ou d'organisations comme la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Or, si nos relations avec la plupart de tels organismes, sinon avec tous, sont habituellement passablement bonnes, il arrive cependant parfois qu'un groupe de l'industrie et le groupe gouvernemental aient chacun une perception divergente d'une situation. Sans entrer dans les détails, il y a donc des circonstances où nous estimons qu'il serait peut-être nécessaire

When you hear us asking for less discretion on the part of the tribunals, even though we are all familiar with the provincial approach to mediation and arbitration in certain kinds of disputes — and we understand modern management techniques of dispute resolution — this goes further to some degree. Mr. Moreira mentioned that we are dealing with personal penalties here. We are dealing with people's livelihoods, with people's lives, positions and jobs, and we are representing them, although not legally. We are trying to do everything we can to ensure that, at the end of the day, they are protected as much as possible.

I wanted to make a follow-up comment because it is a good question, and I had not looked at it that way, but we have looked at in the sense of government versus industry and how we get an outside, objective view.

**Mr. Moreira:** As regards the levels of fines and the amounts of administrative penalties to which human beings are exposed, my understanding is they are expected to be significantly higher, even five-fold higher, in the marine mode than in the civil aviation mode. We do not know that for sure because the amounts of monetary penalties are to be prescribed in regulations under the Canada Shipping Act, and I, at least, have not seen the regulations yet.

As the shipping federation said to you last week, one is hesitant to accept the argument that the civil aviation tribunal works well, therefore the TATC will work equally well without the kind of rules that we are proposing, because there is a lot more at stake for individuals, at least in the marine modes in the TATC. When one gets into the penalties to which commercial operators are exposed, yes, there is a high degree of differentiation. As we said to this committee and to others at the time in the context of Bill C-14, these maximum fines are way too high, but that is driven, to a degree, by the economics of the industry, which are different in shipping from aviation. One needs to recognize the legitimacy of some differentiation, because what can be an excessive penalty to one industry can be a cost of doing business in another and one does not want to fall into that trap.

**Senator Callbeck:** I want to follow up on something Senator Oliver talked about when he mentioned the Civil Aviation Tribunal and the fact it does not use the same rules of evidence that have been in existence for 15 years. We were told that really did not create any problem. The answer was that with the marine

que l'affaire fasse l'objet d'un examen qui ne soit pas simplement effectué par un autre organisme de type gouvernemental.

Quand vous nous voyez demander moins de discrétion de la part des tribunaux, bien que nous soyons bien au fait de l'approche provinciale qui privilégie la médiation et l'arbitrage pour résoudre certains types de différends — et nous entendons par là les techniques modernes de résolution des conflits —, notre position, en un certain sens, va encore plus loin. Comme M. Moreira l'a mentionné, il s'agit, dans le cas qui nous occupe, de sanctions imposées à des individus. Ce qui est en jeu ici, c'est le gagne-pain, la situation et l'emploi de personnes, de gens que nous représentons, pas sur le plan juridique toutefois. Nous nous efforçons de faire tout en notre pouvoir pour qu'au bout du compte, ces gens soient le mieux protégés possible.

Je tenais à revenir à la charge, car la question qui a été soulevée à cet égard m'apparaissait intéressante. D'ailleurs, je ne l'avais jamais envisagée sous cet angle, mais je me suis mis à me demander comment faire pour que, dans un différend opposant le gouvernement et l'industrie, l'affaire soit réexaminée en toute objectivité par une instance de l'extérieur.

**M. Moreira:** Pour ce qui est du montant des amendes et de la sévérité des sanctions administratives auxquelles des êtres humains sont exposés, je crois savoir qu'il faut s'attendre à ce qu'elles soient être considérablement plus élevées, voire cinq fois plus élevées, dans le mode de transport maritime que dans le mode de transport de l'aviation civile. Nous ne savons pas avec certitude ce qu'il en sera, étant donné que le montant des sanctions pécuniaires sera prescrit dans le règlement qui découlera de la Loi sur la marine marchande du Canada, et que — c'est du moins mon cas — nous n'avons pas encore vu ce règlement.

Comme les représentants de la Fédération maritime vous l'ont indiqué la semaine dernière, nous sommes réticents à accepter l'argument voulant que, puisque le Tribunal de l'aviation civile fonctionne bien, il en ira forcément de même du TATC sans qu'il soit nécessaire de le soumettre aux règles que nous proposons. Si nous hésitons à souscrire à ce postulat, c'est qu'à notre avis, l'enjeu est considérablement plus important pour les individus concernés, du moins dans le secteur du transport maritime. Quand on considère les sanctions auxquelles les entrepreneurs qui oeuvrent dans ce secteur sont exposés, on observe effectivement un écart considérable. Comme nous l'avons affirmé devant votre comité et en d'autres occasions au moment de l'étude du projet de loi C-14, les amendes maximales sont beaucoup trop élevées, mais cela s'explique jusqu'à un certain point par la vigueur économique de l'industrie, qui, dans le secteur maritime, est différente de celle de l'aviation. On doit reconnaître la normalité d'un certain écart sur ce chapitre, car ce qui peut constituer une sanction d'une sévérité excessive pour une industrie peut correspondre à une dépense de fonctionnement normale pour une autre, de sorte qu'il faut se garder de se méprendre à cet égard.

**Le sénateur Callbeck:** J'aimerais revenir sur un point que le sénateur Oliver a abordé quand il a fait allusion au Tribunal de l'aviation civile et au fait que cela fait 15 ans que celui-ci n'applique pas les règles de preuve qui ont cours par ailleurs. On nous a dit que cela ne pose vraiment pas problème. La raison en



mode, the department has a choice. It is extended to the tribunal and to the courts. Can it not do that in aviation?

**Mr. Moreira:** It is my understanding that it can, although I have never read the Aeronautics Act to check that detail.

**Senator Callbeck:** Is that consistent across all modes?

**Mr. Moreira:** I do not know the answer to that, but I would be very surprised if there were no provision for prosecution in the Aeronautics Act.

**Senator Spivak:** The questions concentrated on the rules of evidence, but you also mentioned the ministerial discretion and the fact that there is a right of review but an absence of remedy.

**Mr. Moreira:** In certain circumstances, yes.

**Senator Spivak:** How important do you think that is? Do you think it is important enough to make amendments necessary? Do you have suggested amendments for us?

**Mr. Moreira:** If we did not think it was important enough to propose an amendment we would not have raised it with you. In the written submission, my association proposed amendments to some clauses.

**Senator Spivak:** You do have these amendments? I have not reviewed the material.

**Mr. Moreira:** That is okay. They are easy to miss because they are only a line each. However, if you cannot get a remedy, senator, then why bother? We are creating, with all respect, an illusory right of review, because in these circumstances, all the tribunal would have power to do is to say to the minister, "Would you mind very much taking another look at the decision you have already made?"

**Senator Spivak:** Ministerial discretion is getting broader and broader in much of the proposed legislation that is brought before us, instead of things being spelled out. However, you have recommended amendments. The other thing I did not quite understand is when you spoke of instances where there is appeal to the courts, it is in fact a review, and not an appeal.

**Mr. Moreira:** That is correct.

The remedies that the Federal Court can give under a subclause 18.1 review are traditional administrative law remedies such as certiorari, mandamus and declaratory relief. The Federal Court generally does not have the power to substitute its opinion for that of the tribunal whose work is being reviewed. The Federal Court may only say either that there is no basis on which criticize the tribunal, or that the tribunal made this or that mistake. Generally, it must be a pretty serious mistake, one that involves

serait que, dans le mode de transport maritime, le ministère peut exercer un choix. Il peut porter la cause devant un tribunal administratif et même devant une cour de justice. Ne peut-il pas faire de même dans le cas de l'aviation civile?

**M. Moreira:** Je pense que oui, quoique je n'ai jamais pris soin de vérifier ce que prévoit exactement à cet égard la Loi sur l'aéronautique.

**Le sénateur Callbeck:** Les règles en cette matière sont-elles les mêmes pour les trois modes de transport?

**M. Moreira:** Je ne connais pas la réponse à cette question, mais je serais fort étonné que la Loi sur l'aéronautique ne comporte pas de disposition prévoyant la possibilité de poursuites.

**Le sénateur Spivak:** Les questions ont surtout porté sur les règles de preuve, mais vous avez également fait mention de la discrétion ministérielle et du fait que le ministère a un droit de révision sans toutefois avoir de pouvoir de réparation.

**M. Moreira:** Dans certaines circonstances, oui.

**Le sénateur Spivak:** Dans quelle mesure cela vous apparaît-il important? Croyez-vous que ce le soit suffisamment pour rendre nécessaire qu'on apporte des amendements? Avez-vous des amendements à nous proposer?

**M. Moreira:** Si nous avons cru que cet aspect n'était pas suffisamment important pour que nous propositions un amendement, nous n'aurions pas senti le besoin de soulever la question ici. Dans notre mémoire, nous proposons des amendements à certains articles.

**Le sénateur Spivak:** Vous aviez des propositions d'amendements? Je n'ai pas pris connaissance de la documentation que vous nous avez remise.

**M. Moreira:** Ça va. Ces amendements passent facilement inaperçus puisqu'ils ne tiennent que sur une ligne chacun. Cependant, s'il n'est pas possible d'obtenir réparation, alors pourquoi se donner cette peine? Sans vouloir vous contredire, nous créons ici un droit illusoire de révision, car, dans de telles circonstances, tout ce que le tribunal aurait le pouvoir de faire, c'est de demander au ministre s'il n'aurait pas l'obligeance de reconsidérer la décision qu'il a déjà rendue.

**Le sénateur Spivak:** Dans la plupart des projets de loi dont nous sommes saisis, plutôt que de mettre les points sur les «i», on confère au ministère un pouvoir discrétionnaire de plus en plus large. Quoi qu'il en soit, vous avez proposé des amendements. L'autre chose que je n'ai pas très bien comprise, c'est que, quand vous avez fait état des cas où il y a appel devant une cour de justice, c'est en fait de révision dont vous vouliez parler et non d'appel.

**M. Moreira:** C'est juste.

Les réparations que la Cour fédérale peut ordonner en rendant sa décision aux termes de l'article 18.1 sont les mêmes que prévoit le droit administratif traditionnel, c'est-à-dire décerner un bref de certiorari ou de mandamus, ou encore rendre un jugement déclaratoire. En règle générale, la Cour fédérale n'a pas le pouvoir de substituer son opinion à celle du tribunal administratif dont elle revoit le travail. Tout ce que peut faire la Cour fédérale, c'est de statuer soit que la critique contre le tribunal n'est pas fondée, soit

jurisdiction or the failure to observe natural justice. In that manner, the power of the court is limited to referring the matter back to the tribunal for reconsideration, bearing in mind what the problem was in the first instance.

**Senator Spivak:** Given that the rules of evidence do not apply here, and I understand there is a pretty good case for that, as Senator Oliver has suggested, would it not be wise to look at the appeals in the remedy process? That would put it into another forum that would make up for it being a more informal, administrative tribunal situation. Do you know what I am saying?

**Mr. Moreira:** I understand what you are saying. However, I am reluctant to agree with what I think is your proposition, that one should ultimately go to the Federal Court to obtain a remedy.

**Senator Spivak:** That would only occur in cases where there is strong disagreement. We are not talking about the vast majority of cases. You are talking about instances where your client might feel there was a strong alienation of natural justice.

**Mr. Moreira:** I understood your question to be: Should one not invest the power in the court as opposed to a tribunal, and I say no.

**Senator Spivak:** Would that not strengthen the proposed legislation?

**Mr. Moreira:** In my submission, it would. However, for practical and expeditious purposes, one would want to see the remedy equally available to the tribunal. Thus, if there was to be justice done, it could be done immediately and inexpensively.

**Senator Spivak:** You are talking about correcting that balance?

**Mr. Moreira:** That would certainly be our position, yes.

**The Chairman:** I thank the witnesses for appearing before our committee.

Our next witnesses are from the Railways Association of Canada, Mr. Chris Jones and Mr. Gérald Gauthier.

**Mr. Chris Jones, Director, Federal-Provincial Government Liaison, Railway Association of Canada:** Honourable senators, we appreciate the opportunity to be here to relay our views on Bill C-34.

Competing railways set up the Railways Association of Canada in 1917 to coordinate the war effort. We were originally based in Montreal. We moved to Ottawa only in the last year.

que le tribunal a erré d'une manière ou d'une autre. Dans ce dernier cas, il faut généralement qu'il s'agisse d'une erreur passablement grave, qui mette en cause la compétence du tribunal administratif ou son défaut de respecter un principe de justice naturelle. De cette façon, le pouvoir de la Cour fédérale se limite à renvoyer l'affaire au tribunal administratif, qui devra la reconsidérer en ayant à l'esprit ce qui a posé problème lors de son premier examen.

**Le sénateur Spivak:** Étant donné que les règles de preuve ne s'appliquent pas ici, et je crois comprendre qu'il y a d'assez bonnes raisons à cela, comme l'a donné à entendre le sénateur Oliver, ne serait-il pas sage d'envisager que les causes portées en appel puissent donner lieu à un processus de réparation? Cela aurait pour effet de soumettre la cause au jugement d'une autre instance, ce qui contribuerait à rendre le nouveau tribunal plus informel. Comprenez-vous ce que je veux dire?

**M. Moreira:** Oui, je comprends. Cependant, je suis réticent à souscrire à ce qui me semble être votre proposition, à savoir qu'il faudrait en définitive s'adresser à la Cour fédérale pour obtenir réparation.

**Le sénateur Spivak:** Ce ne serait le cas que dans les affaires où il y a un profond désaccord entre les parties. Il ne s'agirait pas de la grande majorité des cas, mais plutôt de cas où votre client serait persuadé qu'il y a eu un manquement flagrant à un principe de justice naturelle.

**M. Moreira:** Si je comprends bien votre question, vous demandez si on ne devrait pas conférer ce pouvoir de réparation à la cour d'appel plutôt qu'au tribunal administratif, et je réponds non.

**Le sénateur Spivak:** Une telle mesure ne donnerait-elle pas plus de force à la loi proposée?

**M. Moreira:** Selon moi, oui. Cependant, pour des raisons pratiques et de célérité du processus, je verrais plutôt que le tribunal administratif ait ce même pouvoir de réparation. De cette façon, si justice doit être faite, elle le serait immédiatement et de manière peu coûteuse.

**Le sénateur Spivak:** Vous voudriez qu'on rétablisse cet équilibre?

**M. Moreira:** C'est précisément ce que nous souhaiterions, oui.

**La présidente:** Je remercie les témoins d'avoir comparu devant notre comité.

Nos témoins suivants, MM. Chris Jones et Gérald Gauthier, représentent l'Association des chemins de fer du Canada.

**M. Chris Jones, directeur, Relations avec les gouvernements fédéral et provinciaux, Association des chemins de fer du Canada:** Mesdames et monsieur les membres du comité, nous vous sommes reconnaissants de nous donner l'occasion de comparaître devant votre comité aujourd'hui pour vous faire part de nos points de vue concernant le projet de loi C-34.

Ce sont des sociétés ferroviaires en concurrence qui ont fondé en 1917 l'Association des chemins de fer du Canada dans le but de coordonner l'effort de guerre. À l'origine, notre siège social était à Montréal, et ce n'est que l'an dernier que nous avons emménagé à Ottawa.



The RAC's objectives are to promote the commercial viability and efficient operations of the industry, to provide railway information to the public, government and industry, and to coordinate rule-making and regulatory affairs for the industry.

At present, the RAC consists of 56 members representing virtually all railways in Canada, including the Class 1's, which are CN and CP; a new branch of short line railways; intercity railways; commuter railways such as the Ottawa O-Train; and tourist and excursion operators.

Government deregulation since 1987 has led to the creation of approximately 40 new short-line and regional railways in Canada. The industry has been enjoying a renaissance of late.

Rail safety trends have continuously improved since the industry was given more responsibility under the Railway Safety Act of 1989. At present, according to the Transportation Safety Board, rail is the safest mode of surface transportation.

Main line derailments have been substantially reduced. In 2000, Canada's railways had their best ever overall performance, according to the TSB. Canada's railways were involved in 13.3 accidents per million train miles that year, down from 14.4 in 1999. Ninety-five per cent of these accidents involved highway rail-crossing incursions, collisions and trespasses, over which the locomotive engineers have little control.

Rail safety is highly regulated in Canada. This contrasts favourably with other surface modes, at least at the federal level. Canadian railways are proposing new hours of work and rest rules that will mandate the use of fatigue management plans. The Department of Transport is reviewing those at the moment.

In 1986, the industry established "Direction 2006," which is a public-private initiative uniting the RAC, Operation Lifesaver — that has been around since the early 1980s — Transport Canada, provincial governments and others, and setting a goal of reducing rail trespassing fatalities and injuries by another 50 per cent by the year 2006.

In March 2001, the railways companies established safety management systems that mandate them to demonstrate their commitment to safety in a concrete and visible manner to employees, customers and the public, although these regulations do not replace any existing rules, regulations or standards.

L'ACFC a pour objectifs de favoriser la rentabilité et l'efficacité de l'industrie ferroviaire, de fournir à la population, au gouvernement et à l'industrie de l'information concernant les chemins de fer et de coordonner les activités relatives à l'établissement et à l'application de la réglementation au sein de l'industrie.

Dans le moment, l'ACFC regroupe 56 membres qui représentent pratiquement toutes les sociétés ferroviaires du Canada, y compris les sociétés ferroviaires de classe 1, à savoir le CN et le CP; les entreprises faisant partie du nouveau réseau de chemins de fer d'intérêt local; les trains intervalles; les trains de banlieue comme le nouveau train léger d'Ottawa; et les entreprises du secteur ferroviaire touristique et d'excursion.

La déréglementation décrétée par le gouvernement depuis 1987 a mené à la création d'une quarantaine de nouvelles sociétés ferroviaires d'intérêt local et régional au Canada. L'industrie a eu la chance de connaître une renaissance tardive.

La sécurité ferroviaire s'est constamment améliorée depuis que l'industrie s'est vue confier davantage de responsabilité aux termes de la Loi de 1989 sur la sécurité ferroviaire. À l'heure actuelle, d'après le Bureau de la sécurité des transports, le BST, le rail est le mode de transport de surface le plus sécuritaire de tous.

Le nombre de déraillements sur des lignes principales a considérablement diminué. Selon le BST, les chemins de fer canadiens ont connu à cet égard en l'an 2000 le meilleur rendement de tous les temps. Ils ont été impliqués dans 13,3 accidents par million de milles parcourus par les trains cette année-là, contre 14,4 en 1999. Quatre-vingt-quinze pour cent de ces accidents avaient résulté d'incursions, de collisions et d'intrusions à des passages à niveau, des incidents sur lesquels le conducteur de locomotive a peu de contrôle.

La sécurité ferroviaire est hautement réglementée au Canada, ce qui contraste favorablement avec les autres modes de transport de surface, du moins au niveau fédéral. L'industrie ferroviaire canadienne propose l'adoption de nouveaux horaires de travail et de nouvelles règles concernant les temps de repos dans le cadre de plans de gestion de la fatigue que seraient tenues d'appliquer les sociétés ferroviaires. Le ministère des Transports est à revoir ces règles en ce moment.

En 1986, l'industrie a lancé «Direction 2006», une initiative publique-privée qui regroupe l'ACFC, les responsables de l'opération Sauvons des vies — qui existe depuis le début des années 80 —, Transports Canada, les gouvernements provinciaux et d'autres intervenants, et qui a pour objet de réduire de 50 p. 100 d'ici 2006 les mortalités et les blessures causées par les accidents attribuables à une présence inopportune sur les voies ferrées.

En mars 2001, les sociétés ferroviaires ont mis sur pied des programmes de gestion de la sécurité qui les obligent à faire la preuve de leur engagement à l'égard de la sécurité d'une façon concrète et visible aux yeux des employés, des clients et de la population en général, bien que les lignes directrices prévues dans le cadre de ces programmes ne remplacent pas les règlements et normes existants.

**Mr. Gérald Gauthier, Director, Industry Liaison, Railway Association of Canada:** Honourable senators, we have a few comments to make on this proposed legislation. Overall, the RAC supports the basic principle of the transportation tribunal, which is to provide access to an informal, expedient and economical forum to deal with disputable safety orders and directives.

We commend the idea of further review of decisions by a quasi-judicial body staffed by people who embody independence, expertise in the relevant transportation modes, fairness and commitment to natural justice. The Railway Association of Canada was pleased to be consulted on this process.

Our first comment is that a tribunal member should be empowered to alter a decision made by a safety inspector under section 31 of the Railway Safety Act or by the minister under the same act. Under the bill as crafted, the member can only confirm the decision or refer it to the minister for further consideration. The reason for the suggestion is very simple: The tribunal members enjoy the benefits of hearing from witnesses and reviewing written submissions.

Our second comment is inspired by the same considerations. The three-member appeal panel should be permitted to alter or revoke decisions under appeal.

Our third comment is that stay of orders should be allowed pending review or appeal under the following conditions. First, the railway should ask for a stay of orders. The railway must establish that there is no threat to railway safety. The stay should be governed by interim directions from the panel or the members. Finally, the role of the transportation appeal tribunal should be extended to cover emergency directives under section 33 of the Railway Safety Act. These are the same issues as those raised under section 31.

In conclusion, the Railway Association of Canada supports the proposed legislation as a much-improved process for the adjudication of disputes concerning safety orders and directives. It ensures that all modes will have recourse to an independent review body to appeal orders and directives. It is a big step in the right direction, but the association would have preferred that the transportation appeal tribunal be furnished with enhanced jurisdiction and powers in the areas mentioned above. Having said this, the association would like to emphasize that it does not expect railways to have recourse to this mechanism on more than an occasional basis.

**M. Gérald Gauthier, directeur, Relations avec l'industrie, Association des chemins de fer du Canada:** Mesdames les sénateurs et monsieur le sénateur, nous avons quelques observations à formuler à propos de ce projet de loi. Dans l'ensemble, l'ACFC appuie le principe de base du Tribunal des transports, qui a pour effet de créer une instance informelle, expéditive et économique à laquelle l'industrie ferroviaire pourra s'adresser pour le traitement de litiges relatifs à des ordres ou directives en matière de sécurité.

Nous applaudissons à l'idée qu'on offre aux sociétés de transport la possibilité de faire revoir par une entité quasi judiciaire formée de gens qui incarnent à la fois l'indépendance, l'expertise dans les modes de transport pertinents, le sens de l'équité et l'engagement à l'égard des principes de justice naturelle les décisions rendues concernant des litiges en matière de sécurité. L'Association des chemins de fer du Canada est heureuse d'avoir été consultée au sujet de ce processus.

Notre première observation consiste à proposer que le tribunal en question soit habilité à modifier une décision rendue par un inspecteur de la sécurité aux termes de l'article 31 de la Loi sur la sécurité ferroviaire ou par le ministre en vertu de cette même loi. Dans sa formulation actuelle, le projet de loi dit que le tribunal ne peut que confirmer une telle décision ou la renvoyer au ministre pour reconsidération. Le motif de notre suggestion est fort simple: Les membres du tribunal ont l'avantage d'avoir entendu des témoins et d'avoir pris connaissance de leurs dépositions écrites.

Notre deuxième observation s'inspire des mêmes considérations. Le comité d'appel de trois membres devrait être autorisé à modifier ou à révoquer les décisions faisant l'objet d'une demande d'appel.

Notre troisième observation consiste à proposer qu'on permette que l'application d'un ordre soit suspendue en attendant que la décision sur une requête en révision ou en appel ait été rendue pourvu que les conditions suivantes soient satisfaites. Premièrement, la société ferroviaire devrait demander une telle suspension de l'ordre. Elle devrait démontrer que la sécurité du transport ferroviaire ne risque pas d'être compromise. La suspension devrait être accompagnée de directives provisoires de la part du comité d'appel ou de ses membres. Enfin, le rôle du Tribunal d'appel des transports devrait être élargi de manière à ce qu'il ait compétence concernant les directives d'urgence émises en vertu de l'article 33 de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ces questions sont les mêmes que celles qui sont soulevées à l'article 31.

En conclusion, je vous signale que l'Association des chemins de fer du Canada appuie ce projet de loi, qui, à son avis, améliore considérablement le processus de jugement des différends relatifs à des ordres et directives en matière de sécurité. Il fait en sorte que tous les modes de transport puissent s'adresser à une instance de révision indépendante pour en appeler de tout ordre ou de toute directive. C'est un grand pas dans la bonne direction, mais l'association aurait préféré que le Tribunal d'appel des transports soit investi de compétences et de pouvoirs plus étendus dans les domaines mentionnés ci-dessus. Cela dit, l'association tient à souligner qu'elle ne s'attend pas à ce que les sociétés ferroviaires aient recours à ce mécanisme autrement qu'occasionnellement.



I will be happy to answer any questions you may have.

**The Chairman:** Other witnesses have told us that there is a fear of possible abuse of power by safety inspectors in the field issuing unjustified penalties that would not be adequately reconsidered later because the appeal body is an administrative tribunal and not a court of law. Is there any concern about this in the rail industry?

**Mr. Gauthier:** When you look at the provisions of the bill, the orders are concerned mostly with the operation and the maintenance of the railways and very little with penalties in the rail industry. Nonetheless, some orders could have very important consequences for the railways. For example, if an inspector ordered a railway to reduce the speed of movement, which is time-sensitive because the commodities have to be delivered to the port within a certain window, the financial consequences could be terrible. This is why we feel there should be a body empowered to listen to the witnesses, review the evidence and make a final decision. That is not exactly what is being proposed here, because the only thing the tribunal can do is to confirm the decision or send it back to the minister. In that sense, we are concerned. Otherwise, we feel this is the proper body to review decisions made by the minister or by an inspector.

**The Chairman:** Is there a significant difference in views among the membership on the regime being introduced in the bill? For example, do the two largest railways have a different view from the new short-line railways?

**Mr. Gauthier:** On this specific bill, there are no differences. That is why the RAC has appeared before you. Those governed by this proposed legislation are mostly the Class 1 trains, but also the short lines that are federally regulated. Within the RAC, we have a mechanism by which all of our members are consulted on a bill such as this one. We went through that process. We are quite at ease in saying there are no differing views.

**Senator Oliver:** My question relates to two almost contradictory points that you made. You seem quite happy about the fact that you were widely consulted by the department during the drafting of this proposed legislation; you are in agreement with virtually everything they have done; and you also said at the end that you do not intend to have recourse to this tribunal except on the rarest of occasions.

On the other hand, your substantive argument seems to be that, if a matter does come before it, surely the panel should be entitled to make a decision after having read all the evidence and heard from the witnesses. Did you not raise that with the department? If

Je serai maintenant heureux de répondre à toute question qu'on voudra bien me poser.

**La présidente:** D'autres témoins nous ont dit qu'ils craignaient que des inspecteurs de la sécurité sur le terrain n'abusent de leurs pouvoirs en imposant des sanctions injustifiées qui ne pourraient être adéquatement reconsidérées plus tard étant donné que l'organe d'appel est un tribunal administratif et non une cour de justice. Observerait-on des craintes à cet égard dans l'industrie du rail?

**M. Gauthier:** Quand on examine les dispositions du projet de loi, on constate que les ordres portent principalement sur le fonctionnement et l'entretien des chemins de fer et très peu sur les sanctions qui pourraient être imposées à l'industrie du rail. Néanmoins, certains ordres pourraient avoir des conséquences très graves pour les sociétés ferroviaires. Par exemple, si un inspecteur ordonnait à une société de chemin de fer de réduire la vitesse des convois — ce qui serait très délicat sur le plan de la chronologie étant donné que les marchandises doivent être livrées à destination à l'intérieur d'un certain délai —, les conséquences pourraient être terribles sur le plan financier. C'est pourquoi nous estimons qu'il devrait y avoir un organisme habilité à entendre des témoins, à revoir les éléments de preuve et à rendre une décision finale. Ce n'est pas précisément ce que propose le projet de loi, car la seule chose que le tribunal peut faire, c'est de confirmer la décision ou de la renvoyer au ministre. En ce sens, nous nous inquiétons. Autrement, nous croyons que le nouveau tribunal sera l'organe tout désigné pour revoir les décisions rendues par le ministre ou par un inspecteur.

**La présidente:** Y a-t-il une différence considérable de vues parmi les membres de votre association concernant le régime prévu dans le projet de loi? Par exemple, les deux grandes sociétés ferroviaires ont-elles une opinion différente de celles nouvelles entreprises de chemin de fer qui exploiteront des réseaux locaux?

**M. Gauthier:** Au regard de ce projet de loi particulier, il n'y a pas vraiment de diverges d'opinion. C'est pourquoi l'ACFC a comparu devant vous. Les sociétés qui seront régies par la nouvelle loi sont surtout les sociétés ferroviaires de classe 1, mais également les sociétés ferroviaires d'intérêt local qui sont sous régime fédéral. Au sein de l'ACFC, nous disposons d'un mécanisme qui nous amène à consulter tous nos membres sur un projet de loi comme celui-ci. Ce processus a eu lieu. Nous sommes très à l'aise en disant qu'il n'y a pas eu d'opinions divergentes.

**Le sénateur Oliver:** Ma question est en rapport avec deux arguments presque contradictoires que vous avez avancés. Vous semblez tout à fait heureux du fait que vous avez été largement consultés par le ministère à propos de l'élaboration de ce projet de loi; vous souscrivez à pratiquement tout ce que le ministère a fait, et vous avez également dit à la fin de votre exposé que vous ne prévoyez avoir recours à ce tribunal qu'en de rares occasions.

Par contre, votre principal argument semble être que, si une affaire est instruite devant ce tribunal, le comité d'appel devrait être habilité à rendre une décision après avoir pris connaissance de tous les éléments de preuve et entendu les témoins. N'avez-vous

you had this cooperation, why is something that fundamental not included in the bill?

**Mr. Gauthier:** I do not know. We were consulted and we made recommendations to the department on previous drafts. One of our recommendations was accepted. Initially, the tribunal was not empowered to review an order by the minister on the safety management system. We made a recommendation to Transport Canada that it should be covered, and that was accepted.

On the other hand, on the question of the tribunal having the power to make a final decision and to change the decision of the minister or of a member, unfortunately, the people working on this bill at Transport Canada did not agree with us.

To go back to your comment, that is not to say that we disagree with the bill totally; it is a big step in the right direction. If I said that we do not expect the railways to use the tribunal extensively, it is probably because we currently feel that when the inspectors and the minister apply the Railway Safety Act, they tend to act carefully and not to issue orders without proper consideration of the facts. However, if they were to issue an order that we deemed disputable, we would certainly use these new provisions.

**Senator Oliver:** Under the bill before us, the tribunal members will not have the power to alter or revoke decisions. Do you think this might mean that there will be a long period of time before there is a decision, or that there may be additional costs involved? In your opinion, what are some of the other pitfalls that might occur as a result of this oversight on the part of the department?

**Mr. Gauthier:** We hope that the minister, when he receives a referral from the tribunal, will say that he has reviewed the evidence and cannot confirm the decision made by the inspector or the tribunal, and that for the reasons mentioned in the decision, it should be reconsidered. We hope that the minister will take this into consideration and react quickly.

Maybe we are just being candid, but we thought that the minister would not set up the tribunal just for our sake, and that he would probably, in most cases, accept the decision of the tribunal, but we retain the prerogative of accepting it or not. We might be wrong, but at this stage of the process, that is our assessment.

**Senator Oliver:** Mr. Moreira suggested, and I agree with him, that when you appear before most appellate tribunals, the very first thing they say is that they do not have the power to substitute their own view for that of the people who heard the witnesses and

pas soulevé cette question avec les gens du ministère? Si vous avez tellement collaboré avec ces gens, pourquoi une recommandation aussi fondamentale ne se retrouve-t-elle pas dans le projet de loi?

**M. Gauthier:** Je l'ignore. Nous avons été consultés et nous avons formulé des recommandations au ministère à l'occasion de versions antérieures au projet de loi définitif. L'une de nos recommandations a été acceptée. Initialement, le tribunal n'était pas habilité à revoir un ordre du ministre concernant le régime de gestion de la sécurité. Nous avons recommandé à Transports Canada de prévoir une disposition en ce sens, et on a donné suite à notre recommandation.

Par contre, concernant notre recommandation de conférer au tribunal le pouvoir de rendre une décision définitive et de modifier celle rendue par le ministre ou un inspecteur, malheureusement, les gens que Transports Canada avait chargés d'étudier ce projet de loi ne partageaient pas notre point de vue sur cet aspect.

Pour revenir sur votre remarque, cela ne signifie pas que nous sommes tout à fait mécontents du projet de loi, car nous croyons qu'il représente un grand pas dans la bonne direction. Si j'ai dit que nous ne nous attendons pas à ce que les sociétés ferroviaires s'adressent fréquemment à ce tribunal, c'est probablement que nous avons actuellement le sentiment que, lorsque des inspecteurs ou le ministre appliquent la Loi sur la sécurité ferroviaire, ils prennent soin d'agir prudemment et de ne pas émettre d'ordre sans prendre dûment en considération les faits. Cependant, s'il leur arrivait d'émettre un ordre que nous jugerions contestable, nous n'hésiterions certes pas à avoir recours à ces nouvelles dispositions.

**Le sénateur Oliver:** Aux termes du projet de loi dont nous sommes saisis, les membres du tribunal ne seront pas habilités à modifier ou à révoquer les décisions. Selon vous, cela signifie-t-il qu'il s'écoulera une longue période de temps avant qu'un jugement soit rendu, ou encore que cet état de chose entraînera des coûts supplémentaires? À votre avis, quels autres inconvénients sont susceptibles de résulter de cette omission de la part du ministère?

**M. Gauthier:** Nous espérons que le ministre, quand il recevra un renvoi du tribunal, dira qu'il a revu la preuve et qu'il ne peut confirmer la décision rendue par l'inspecteur ou par le tribunal, et que, pour les raisons mentionnées dans le jugement du tribunal d'appel, la décision initiale devrait être reconsidérée. Nous espérons que le ministre prendra ces éléments en considération et réagira rapidement.

Ce n'est peut-être que naïveté de notre part, mais nous nous sommes dit que le ministre ne créait probablement pas ce tribunal simplement par égard pour nous, et qu'il se conformerait probablement, la plupart du temps, à la décision du tribunal, tout en se gardant la possibilité de l'accepter ou non. Nous avons peut-être tort, mais à ce stade du processus, c'est ainsi que nous voyons la chose.

**Le sénateur Oliver:** M. Moreira a laissé entendre, et je partage son opinion, que, quand on comparaît devant la plupart des tribunaux d'appel, la première chose qu'on nous dit, c'est que le tribunal n'a pas le pouvoir de substituer sa propre opinion à celle



could test their credibility, because that is not their job. Here, the minister, who does not see or hear the witnesses and test their credibility, will have the final say. Did you not raise that when you were conducting your negotiations?

**Mr. Gauthier:** Yes, but we were not successful.

**Senator Callbeck:** When you say, in your first point, that tribunal members should be empowered to alter a decision taken by a railway safety inspector under clause 31, is that in this bill here? You have "RSA" in brackets.

**Mr. Gauthier:** Section 31 is in the Railway Safety Act, and the power given to the member of the tribunal is under clause 67 of the bill to which you refer. It is clause 67 of the bill that talks about the power to confirm a decision made by an inspector under section 31. Am I answering your question?

**Senator Callbeck:** Yes.

**The Chairman:** The railway industry is often regarded, probably wrongly, as being old-fashioned and reluctant to change, and you probably have a 120-year tradition of safety regulations by the federal government that included the court system.

Why are you open to that change, to a new regime of administrative penalties and an appeal tribunal? Do you see any benefit for the railway industry?

**Mr. Gauthier:** It is probably true that the railway industry is perceived as being very traditional. It is an industry, after all, that is pretty old, but at the same time, it is getting younger with age.

Of course, this may not be the best outcome, as the people appearing before us mentioned. There are things that could be improved, but we thought that this was certainly a step in the right direction, giving us an opportunity as an industry to make our case on a specific matter and have witnesses and produce evidence. We can ensure that someone who is totally — and perhaps I should not use that word because it might convey the wrong message — impartial, with expertise, et cetera, and different from the minister, would be in a position to listen to the facts and make a ruling. The ruling could either confirm the decision or tell the minister that, for various reasons, we do not agree with the decision that has been made. For us, that is a big step.

I would like it to go further, as we mentioned earlier, but at this stage, we have concluded that that was probably the best we could get.

**Senator Spivak:** Madam Chair, this is not related to the act, but you raise a question in saying that the railway is perceived to be old-fashioned. In fact, I was intrigued with the proposition that I believe the president of CNR made that the border crossings could

des gens qui ont entendu les témoins et qui ont été en mesure de vérifier leur crédibilité, car ce n'est pas son travail. Dans le cas qui nous occupe, le ministre, qui ne voit ni n'entend les témoins et ne vérifie pas leur crédibilité, aura le dernier mot. N'avez-vous pas fait valoir cet aspect quand vous avez été consultés?

**M. Gauthier:** Oui, mais en vain.

**Le sénateur Callbeck:** Quand vous dites, dans votre première observation, que les membres du tribunal devraient être habilités à modifier une décision prise en vertu de l'article 31 par un inspecteur de la sécurité ferroviaire, y a-t-il une disposition en ce sens dans ce projet de loi? Je note que vous avez mis entre guillemets l'abréviation LSF.

**M. Gauthier:** L'article 31 est un article de la Loi sur la sécurité ferroviaire, et le pouvoir conféré au membre du tribunal découle de l'article 67 du projet de loi auquel vous faites référence. C'est l'article 67 du projet de loi qui traite du pouvoir de confirmer une décision rendue par un inspecteur en vertu de l'article 31. Cela répond-il à votre question?

**Le sénateur Callbeck:** Oui.

**La présidente:** L'industrie ferroviaire est souvent perçue, probablement à tort, comme étant vieux jeu et réfractaire au changement, et vous avez probablement une expérience vieille de 120 ans d'application des règlements de sécurité édictés par le gouvernement fédéral qui englobaient le recours au système judiciaire.

Pourquoi êtes-vous ouverts à ce changement, à un nouveau régime de sanctions administratives et à un tribunal d'appel? Y voyez-vous quelque avantage pour l'industrie du rail?

**M. Gauthier:** Il est probablement exact que l'industrie ferroviaire est perçue comme étant très jalouse de ses traditions. Après tout, c'est une industrie qui est passablement ancienne, mais qui, en même temps, rajeunit avec l'âge.

Bien entendu, ce que propose ce projet de loi n'est peut-être pas l'idéal, comme les témoins qui nous ont précédés l'ont signalé. Il y aurait place à des améliorations, mais nous nous sommes dit que c'était sans contredit un pas dans la bonne direction qui nous donne la possibilité, comme industrie, de faire valoir notre point de vue sur une question précise, de faire comparaître des témoins et de produire des éléments de preuve. Nous pouvons être assurés que quelqu'un de tout à fait impartial — peut-être que je ne devrais pas utiliser ce mot parce qu'il risque d'être mal interprété —, qui possède l'expertise voulue, et cetera, et qui est autre que le ministre, saura prêter une oreille attentive aux faits qui lui sont soumis et rendre une décision. Celle-ci pourra soit confirmer la décision, soit faire savoir au ministre que, pour diverses raisons, le tribunal d'appel n'accepte pas la décision qui a été rendue initialement. À notre avis, c'est là un grand pas en avant.

J'aimerais qu'on aille plus loin, comme je l'ai mentionné précédemment, mais, à ce stade-ci, nous en concluons que c'est probablement ce que nous pouvions obtenir de mieux.

**Le sénateur Spivak:** Madame la présidente, cela n'a pas de rapport avec le projet de loi, mais votre affirmation voulant que l'industrie ferroviaire soit perçue comme étant vieux jeu m'amène à me poser une question. En réalité, j'ai été intriguée par la

be greatly enhanced with greater use of rail because it is one track, easier to inspect and, I presume, safer than the long truck routes. I wonder how the witness reacts to that suggestion?

**Mr. Jones:** We feel that the railway industry emerged quite well out of the events of September 11, inasmuch as very few of our trains were delayed at the border. There are certain inherent advantages to our mode. We run on a dedicated, controlled corridor, we have our own police force, and our train crews are well-known to the customs and inspection officials at the border. You are talking about a train pulling 100 cars. There is a manifest and there are interviews with the conductors, whereas clearing 100 trucks is a much longer process that explains the delays experienced by the trucking industry.

**Mr. Tellier's** suggestions are sensible. We believe that our high-speed intermodal services that run into the States would be an improvement over the current situation, in that where there is some security concern, those trains are hauled over to a siding at the border, dismantled, and the suspect car pulled out and examined. That is unhelpful, and these security checks should take place at point of origin or point of destination.

**Senator Spivak:** Are the governmental authorities seriously considering this whole idea of transferring more cross-border traffic to rail?

**Mr. Jones:** I believe so. One of our concerns is that current tax policies at the federal government level hinder the role that rail might play. It does not play the full role that it could. We pay a higher tax burden compared to other modes.

**Senator Spivak:** We are very aware of that situation.

**Mr. Jones:** We are aware that we could be playing a bigger role than at present, should we get changes in this next budget.

**The Chairman:** Thank you for your presentations, Mr. Gauthier and Mr. Jones.

Is it agreed that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-34, or would honourable senators prefer to wait until tomorrow night?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Okay. Shall the title stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 1 stand postponed?

proposition qu'a formulée le président du CN, je crois, qui a dit estimer que la circulation aux postes frontière pourrait être grandement améliorée si on recourait davantage au rail, étant donné que les déplacements s'y font sur une seule voie, que l'inspection y est facile et que, je présume, c'est un moyen de transport plus sécuritaire que le transport par camion sur de longues distances. J'aimerais savoir quelle est la réaction de notre témoin à ce sujet?

**M. Jones:** Nous avons le sentiment que l'industrie du rail s'en est très bien tirée à la suite des événements du 11 septembre, pour autant que très peu de nos convois ont été retardés à la frontière. Notre mode de transport comporte à coup sûr certains avantages. Nous circulons sur une voie réservée et contrôlée, nous disposons de nos propres forces de police, et les membres de notre personnel ferroviaire sont bien connus des douaniers et des inspecteurs de sécurité à la frontière. Un convoi, ce peut être une locomotive qui tire une centaine de wagons. Un seul manifeste et une série de questions au conducteur du train, et le tour est joué, alors que d'autoriser le passage de 100 camions à la frontière est un processus beaucoup plus long qui explique les retards qu'on a observés dans l'industrie du camionnage.

Les suggestions de M. Tellier sont sages. Nous croyons que nos services intermodaux à haute vitesse qui se prolongent au-delà de notre frontière avec les États-Unis constitueraient une amélioration en regard de la situation actuelle, en ce sens que, lorsqu'il y a des craintes concernant la sécurité, ces trains sont déplacés vers une voie d'évitement à la frontière, démontés, et le wagon suspect est sorti de la file et inspecté. Il s'agit là d'une procédure peu commode, et ces vérifications de sécurité devraient se faire au point de départ ou au point d'arrivée.

**Le sénateur Spivak:** Les autorités gouvernementales envisagent-elles sérieusement d'appliquer toute cette idée de transférer davantage de trafic frontalier de marchandises vers le réseau ferroviaire?

**M. Jones:** Je le crois. L'une de nos craintes, c'est que les politiques fiscales actuelles du gouvernement fédéral ne nuisent au rôle que le rail pourrait jouer à cet égard. Le rail n'est pas pleinement exploité. Nos charges fiscales sont plus élevées que celles des autres modes de transport.

**Le sénateur Spivak:** Nous sommes très au fait de cette situation.

**M. Jones:** Nous savons que nous pourrions jouer un rôle plus important qu'à l'heure actuelle si nous pouvions bénéficier de changements à cet égard dans le prochain budget fédéral.

**La présidente:** Merci de vos exposés, messieurs Gauthier et Jones.

Les sénateurs sont-ils d'accord pour que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-34 ou préfèrent-il attendre à demain soir?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Très bien. L'adoption du titre est-elle reportée?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'adoption de l'article 1 est-elle reportée?



**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clauses 2 to 22 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clauses 23 to 32 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clauses 33 to 45 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clauses 46 to 63 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clauses 64 to 70 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clauses 71 to 73 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is it agreed that this bill be adopted without amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** We will continue *in camera* to discuss possible observations to append to this bill. Is that agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

The committee continued *in camera*.

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Les articles 2 à 22 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Les articles 23 à 32 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Les articles 33 à 45 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Les articles 46 à 63 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Les articles 64 à 70 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Les articles 71 à 73 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Le titre est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord pour adopter ce projet de loi sans amendement?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Je propose que nous poursuivions la séance à huis clos pour discuter de l'ajout possible d'observations à ce projet de loi. Les sénateurs sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Cœur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Cœur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Canadian Maritime Law Association:*

William Moreira, Vice-President, Atlantic;  
Donald Morrison, President, Canadian Shipowners  
Association;  
Shane Foreman, Manager, Policy and Research, Canadian  
Shipowners Association.

*From the Railway Association of Canada:*

Chris Jones, Director, Federal-Provincial Government  
Liaison;  
Gérald Gauthier, Director, Industry Liaison.

*De l'Association canadienne du droit maritime:*

William Moreira, vice-président, Atlantique;  
Donald Morrison, président, Association des armateurs  
canadiens;  
Shane Foreman, responsable des politiques et de la recherche,  
Association des armateurs canadiens.

*De l'Association des chemins de fer du Canada:*

Chris Jones, directeur, Relations avec les gouvernements  
fédéral et provinciaux;  
Gérald Gauthier, directeur, Relations avec l'industrie.



First Session  
Thirty-seventh Parliament, 2001

## SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

Tuesday, December 4, 2001  
Wednesday, December 5, 2001

---

### Issue No. 19

**First, second and last meeting on:**  
Bill C-38, An Act to amend the  
Air Canada Public Participation Act

---

**APPEARING:**  
The Honourable David Collenette, P.C., M.P.,  
Minister of Transport

---

**INCLUDING:**  
THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Bill C-38)  
and  
THE TENTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Budget)

---

**WITNESSES:**  
(See back cover)

Première session de la  
trente-septième législature, 2001

## SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Le mardi 4 décembre 2001  
Le mercredi 5 décembre 2001

---

### Fascicule n° 18

**Première, deuxième et dernière réunion concernant:**  
Le projet de loi C-38, Loi modifiant la Loi sur la  
participation publique au capital d'Air Canada

---

**COMPARAÎT:**  
L'honorable David Collenette, c.p., député,  
ministre des Transports

---

**Y COMPRIS:**  
LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(projet de loi C-38)  
et  
LE DIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(budget)

---

**TÉMOINS:**  
(Voir à l'endos)





## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Gill
Biron	Gustafson
Callbeck	LaPierre
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Eyton	Spivak
Finestone, P.C.	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

Substitution pending for that of the Honourable Senator De Bané, P.C. (*November 29, 2001*).

The name of the Honourable Senator Tunney substituted for that of the Honourable Senator Adams (*December 5, 2001*).

The name of the Honourable Senator Maheu substituted for that of the Honourable Senator Finestone (*December 5, 2001*).

The name of the Honourable Senator Setlakwe substituted for that of the Honourable Senator Biron (*December 5, 2001*).

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Tunney (*December 6, 2001*).

The name of the Honourable Senator Finestone substituted for that of the Honourable Senator Maheu (*December 6, 2001*).

The name of the Honourable Senator Biron substituted for that of the Honourable Senator Setlakwe (*December 6, 2001*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gill
Biron	Gustafson
Callbeck	LaPierre
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Eyton	Spivak
Finestone, c.p.	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Remplacement à venir à celui de l'honorable sénateur De Bané, c.p. (*le 29 novembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Tunney est substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (*le 5 décembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Maheu est substitué à celui de l'honorable sénateur Finestone (*le 5 décembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Setlakwe est substitué à celui de l'honorable sénateur Biron (*le 5 décembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Adams est substitué à celui de l'honorable sénateur Tunney (*le 6 décembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Finestone est substitué à celui de l'honorable sénateur Maheu (*le 6 décembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Biron est substitué à celui de l'honorable sénateur Setlakwe (*le 6 décembre 2001*).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract of the *Journals of the Senate*, on Wednesday, November 28, 2001:

The Honourable Senator Finestone, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Finnerty:

That the Bill C-38, An Act to amend the Air Canada Public Participation Act, be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 28 novembre 2001:

L'honorable sénateur Finestone, c.p., propose, appuyé par l'honorable sénateur Finnerty:

Que le projet de loi C-38, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate,*



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, December 4, 2001

(28)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:09 a.m., in room 256, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Gill, Gustafson, LaPierre and Spivak (8).

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the Committee and Joseph Dion, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on November 28, 2001, the Committee proceeded to study Bill C-38.

**APPEARING:**

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport.

**WITNESSES:**

*From the Department of Transport Canada:*

Ms Valérie Dufour, Director General, Air Policy;

Mr. Jacques E. Pigeon, General Counsel, Legal Services.

*From Air Canada:*

Mr. Stephen Markey, Vice President, Government Relations and Regulations Affairs;

Mr. Peter Donolo, Senior Vice President, Corporate Affairs and Government Relations;

Mr. John M. Baker, Senior Vice President and General Counsel.

The witnesses made a presentation and answered questions.

At 11:13 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

**ATTEST:**

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 4 décembre 2001

(28)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 09, dans la pièce 256 de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Gill, Gustafson, LaPierre et Spivak (8).

*Également présents:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité, et Joseph Dion, de la Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 28 novembre 2001, le comité entreprend son examen du projet de loi C-38.

**COMPARAÎT:**

L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des Transports.

**TÉMOINS:**

*Du ministère des Transports du Canada:*

Mme Valérie Dufour, directrice générale, Politiques du transport aérien;

M. Jacques E. Pigeon, avocat général, Services juridiques.

*D'Air Canada:*

M. Stephen Markey, vice-président, Relations gouvernementales et affaires réglementaires;

M. Peter Donolo, premier vice-président, Affaires de l'entreprise et Relations gouvernementales;

M. John M. Baker, premier vice-président et conseiller juridique général.

Les témoins font des exposés, puis répondent aux questions.

À 11 h 13, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

OTTAWA, Wednesday, December 5, 2001  
(29)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:36 p.m., in room 256, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Callbeck, LaPierre, Maheu, Setlakwe, Spivak, Tunney (7).

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the Committee and Joseph Dion, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on November 28, 2001, the committee proceeded to study Bill C-38.

The committee proceeded to the clause-by-clause consideration of Bill C-38.

It was agreed, — That the title be postponed.

It was agreed, — That clause 1 carry.

It was agreed, — That clause 2 carry.

It was agreed, — That clause 3 carry.

It was agreed, — That the title carry.

It was agreed, — That Bill C-38 be adopted and reported to the Senate without amendment.

The committee proceeded to discuss future business.

At 5:43 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier intérimaire du comité,*

Blair Armitage

*Acting Clerk of the Committee*

OTTAWA, le mercredi 5 décembre 2001  
(29)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 36, dans la pièce 256 de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, LaPierre, Maheu, Setlakwe, Spivak et Tunney (7).

*Également présents:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité, et Joseph Dion, de la Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 28 novembre 2001, le comité étudie le projet de loi C-38.

Le comité examine le projet de loi C-38 article par article.

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi C-38 et d'en faire rapport au Sénat sans amendement.

Le comité discute de ses travaux futurs.

À 17 h 43, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

**REPORTS OF THE COMMITTEE**

THURSDAY, December 6, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**NINTH REPORT**

Your Committee, to which was referred Bill C-38, An Act to amend the Air Canada Public Participation Act, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, November 28, 2001, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

THURSDAY, December 6, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**TENTH REPORT**

Your Committee, which was authorized by the Senate on September 26, 2001, to examine issues facing the intercity busing industry, respectfully requests, that it be empowered to adjourn from place to place within Canada, to travel outside Canada and to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of such study.

Pursuant to section 2:07 of the Procedural Guidelines for the Financial Operation of Senate Committees, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

**RAPPORTS DU COMITÉ**

Le JEUDI 6 décembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications a l'honneur de présenter son

**NEUVIÈME RAPPORT**

Votre Comité, auquel a été déféré le projet de loi C-38, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 28 novembre 2001, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le JEUDI 6 décembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications a l'honneur de présenter son

**DIXIÈME RAPPORT**

Votre Comité, autorisé par le Sénat le 26 septembre 2001 à étudier les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar, demande respectueusement, à pouvoir, se déplacer à travers le Canada et à l'extérieur ainsi qu'à retenir les services d'avocats, de conseillers techniques et de tout autre personnel jugé nécessaire aux fins de ces travaux.

Conformément à l'article 2:07 des Directives régissant le financement des comités du Sénat, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

*La présidente,*

LISE BACON

*Chair*



## APPENDIX (A) TO THE REPORT

### STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

#### SPECIAL STUDY APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31ST 2002

Extract of the *Journals of the Senate*, on Thursday, September 26 2001:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Callbeck:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on issues facing the intercity busing industry;

That the Committee submit its final report no later than December 20, 2002; and

That the Committee be permitted, notwithstanding usual practices, to deposit any report with the Clerk of the Senate, if the Senate is not then sitting; and that the report be deemed to have been tabled in the Chamber.

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

#### SUMMARY OF EXPENDITURES

PROFESSIONAL AND SPECIAL SERVICES	\$ 45 800
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS	\$239 110
ALL OTHER EXPENDITURES	<u>\$ 5 750</u>
<b>Total</b>	<b>\$290 660</b>

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on November 7, 2001.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Date

Lise Bacon,  
Chair of the Standing Senate Committee on Transport and Communications

Date

Richard H. Kroft,  
Chair of the Standing Committee on Internal Economy,  
Budgets and Administration

#### FOR INFORMATION ONLY

1999-00 (36-2)

Budgets for special study approved for the last years	\$ 19 900.00
Total budget expenditures for the last years	\$ 17 300.20

**Standing Senate Committee  
On Transport and Communications**

EXPLANATION OF BUDGET ITEMS

**SUMMARY OF EXPENDITURES**

Professional and Other Services	\$ 45 800
Transportation and Communications	\$ 239 110
Other Expenditures	<u>\$ 5 750</u>
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 290 660</b>

**PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES**

**1. Professional Services (0401)**

Special Advisor — Martin Brennan (12 days @ \$600)	\$ 7 200
--	----------

**2. Reporting and Transcribing Services for Public Hearings in Canada (0403)**

Official reporters on contract (as the Senate will likely be in session) for public hearings.

Eastern Portion (Halifax, Montreal) (3 days of testimony X \$2 150 per day) (French Reporter — Attendance Fee (\$400 per day)	\$ 7 650
---	----------

Western Portion (Vancouver, Calgary, Toronto) (5 days of testimony X \$2 150 per day — Attendance fee and transcript page rate) (French Reporter — Attendance Fee (\$400 per day)	\$12 750
---	----------

**3. Translation and Interpretation Services for Public Hearings in Canada (0412)**

Services of technicians and equipment for electronic recording during public hearings

Eastern Portion (Halifax, Montreal)	\$ 6 200
-------------------------------------	----------

Western Portion (Vancouver, Calgary, Toronto)	\$ 9 600
---	----------

**4. Meals (0415)**

Working lunches and dinners (8 lunches and dinners at \$300 each)	<u>\$ 2 400</u>
---	-----------------

<b>Total</b>	<b>\$45 800</b>
--------------	-----------------

**TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

**1. Travel expenses (0201)**

**A. Committee travel/ Public Hearings**

**(February 19- February 22, 2002: Halifax, Montreal)**

**(March 18-March 23, 2002: Vancouver, Calgary and Toronto)**

- 12 Senators
- 3 Committee Staff (Clerk, leg. Clerk, Admin. Ass.,)
- 1 Researcher
- 1 stenographer (+ 2 for the Eastern portion)
- 3 Interpreters
- 20 participants

Air Transportation:

**Eastern Portion (4 days)**

Ottawa- Halifax- Montreal- Ottawa

(12 Senators X \$2 000 and 8 staff X \$1 775)	\$38 200
---	----------

(2 reporters from Toronto X \$2 900)	\$ 5 800
--------------------------------------	----------

**Western Portion (6 days)**

Ottawa- Vancouver- Calgary - Toronto- Ottawa

(12 Senators X \$4 810 and 8 staff X \$4 130)	<u>\$ 90 760</u>
---	------------------

<b>Total - Air Transportation</b>	<b>\$134 760</b>
-----------------------------------	------------------

## Ground Transportation:

**Eastern Portion (4 days)**

- 4 taxis @ \$25.00 X 22 people	\$ 2 200
- Minibus Rental	\$ 2 000

**Western Portion (6 days)**

- 4 taxis @ \$25.00 X 20 people	\$ 2 000
- Minibus Rental	\$ 2 500

## Per Diem:

**Eastern Portion (4 days)**

- 4 days @ \$61.50 per day for 22 people	\$ 5 415
--	----------

**Western Portion (6 days)**

- 6 days @ \$61.50 per day for 20 people	\$ 7 380
--	----------

## Hotel Accommodations:

**Eastern Portion (4 days)**

- 1 night Halifax @ \$195 per day X 22 people	\$ 4 290
- 2 night Montreal @ \$210 per day X 22 people	\$ 9 240

**Western Portion (6 days)**

- 2 night Vancouver @ \$155 per day X 20 people	\$ 6 200
- 1 night Calgary @ \$150 per day X 20 people	\$ 3 000
- 2 nights Toronto @ \$190 per day X 20 people	<u>\$ 7 600</u>

**Total — Hotel Accommodations — Per Diem — Ground Transport for Public Hearings** **\$51 825**

**B. Fact-Finding Mission to Boston-Washington  
(8 Senators – 3 Staff)**

## Air Transportation:

Ottawa-Boston-Washington-Ottawa (11 X \$2 400)	\$26 400
--	----------

## Ground Transportation:

8 taxis @ \$25.00 X 11 people	\$ 2 200
-------------------------------	----------

## Per Diem:

5 days @ \$75.00 per day for 11 people	\$ 4 125
--	----------

## Hotel Accommodations:

2 nights Boston @ \$450 per day X 11 people	\$ 9 900
2 nights Washington @ \$450 per day X 11 people	<u>\$ 9 900</u>

**Total** **\$52 525**

**ALL OTHER EXPENDITURES****1. Rentals (0500)**

## Meeting room rentals:

Eastern Portion (Halifax, Montreal)	\$ 1 500
Western Portion (Vancouver, Calgary, Toronto)	<u>\$ 4 250</u>
Total	\$ 5 750

**GRAND TOTAL** **\$290 660**

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Director of Committees and Private Legislation

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
Richard Ranger  
Director of Finance

\_\_\_\_\_  
Date



## ANNEXE (A) AU RAPPORT

## COMITÉ SÉNATORIAL DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

**ÉTUDE SPÉCIALE  
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR  
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2002**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 26 septembre 2001:

L'honorable sénateur Bacon, au nom de l'honorable sénateur Bacon, propose, appuyé par l'honorable sénateur Callbeck,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner pour en faire rapport les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar;

Que le Comité présente son rapport final au plus tard le 20 décembre 2002; et

Que le Comité soit autorisé, par dérogation aux règles usuelles, à déposer tout rapport auprès du greffier du Sénat si le Sénat ne siège pas à ce moment-là; et que le rapport soit réputé avoir été déposé à la Chambre du Sénat.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

**SOMMAIRE DES DÉPENSES**

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES	45 800 \$
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS	239 110 \$
AUTRES DÉPENSES	<u>5 750 \$</u>
<b>Total</b>	<b>290 660 \$</b>

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications le 7 novembre 2001.

La soussignée ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date

\_\_\_\_\_  
Lise Bacon,  
Présidente du Comité sénatorial permanent des Transports et des communications.

Date

\_\_\_\_\_  
Richard H. Kroft,  
Président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration

**NOTE D'INFORMATION**

1999-2000 (36-2)

Budget approuvé pour étude spéciale	19 900.00\$
Total des dépenses	17 300.20\$

**Comité sénatorial permanent des  
Transports et des communications**

**EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES**

**SOMMAIRE DES DÉPENSES**

Services professionnels et autres	45 800 \$
Transports et communications	239 110 \$
Autres dépenses	<u>5750 \$</u>
<b>TOTAL</b>	<b>290 660 \$</b>

**SERVICES**

<b>1. Services professionnels (0401)</b>	
Expert -conseil – Martin Brennan (12 jours @ 600\$)	7 200 \$
<b>2. Services de compte rendu et de transcription pour réunions publiques au Canada (0403)</b>	
Reporters à contrat pour séances publiques (car le Sénat devrait être en session)	
Partie Est (Halifax, Montréal)	
(3 jours de témoignage X 2 150\$ par jour)	7 650 \$
(Reporters français – Frais de présence (400\$ par jour)	
Partie Ouest (Vancouver, Calgary, Toronto)	
(5 jours de témoignage X 2 150\$ par jour – Frais de présence et frais de page de transcription)	12 750 \$
(Reporters français – Frais de présence (400\$ par jour)	
<b>3. Services de traduction et d'interprétation pour réunions publiques au Canada (0412)</b>	
Services de techniciens et équipement pour l'enregistrement Électronique pendant les séances.	
Partie Est (Halifax, Montréal)	6 200 \$
Partie Ouest (Vancouver, Calgary, Toronto)	9 600 \$
<b>4. Repas (0415)</b>	
Déjeuners et dîners de travail (8 dîners et déjeuners à 300\$ chacun)	2 400 \$
<b>Total</b>	<b>45 800 \$</b>

**TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**

<b>1. Frais de déplacement (0201)</b>	
<b>A. Comité voyage/ Réunions publiques</b>	
<b>(19 février- 22 février, 2002: Halifax, Montréal)</b>	
<b>(18 mars-23 mars, 2002: Vancouver, Calgary et Toronto)</b>	
- 12 sénateurs	
- 3 personnels de comité (Greffier, Greffier législatif, Adjointe)	
- 1 chercheuse	
- 1 sténographe (+ 2 pour la Partie Est)	
- <u>3 interprètes</u>	
- 20 participants	
Transport aérien:	
<b>Partie Est (4 jours)</b>	
Ottawa- Halifax- Montréal- Ottawa	
(12 sénateurs X 2 000\$ et 8 personnel X 1 775\$)	38 200 \$
(2 reporters de Toronto X 2 900\$)	5 800 \$
<b>Partie Ouest (6 jours)</b>	
Ottawa- Vancouver- Calgary - Toronto- Ottawa	
(12 sénateurs X 4 810\$ et 8 personnel X 4 130\$)	<u>90 760 \$</u>
<b>Total — Transport aérien</b>	<b>134 760 \$</b>

## Transport au sol:

**Partie Est (4 jours)**

- 4 taxis @ 25.00\$ X 22 personnes	2 200 \$
- Location de mini-bus	2 000 \$

**Partie Ouest (6 jours)**

- 4 taxis @ 25.00\$ X 20 personnes	2 000 \$
- Location de mini-bus	2 500 \$

## Indemnités journalières:

**Partie Est (4 jours)**

- 4 jours @ 61.50\$ par jour pour 22 personnes	5 415 \$
--	----------

**Partie Ouest (6 jours)**

- 6 jours @ 61.50\$ par jour pour 20 personnes	7 380 \$
--	----------

## Hébergement à l'hôtel:

**Partie Est (4 jours)**

- 1 nuit à Halifax @ 195\$ par jour X 22 personnes	4 290 \$
- 2 nuits à Montréal @ 210\$ par jour X 22 personnes	9 240 \$

**Partie Ouest (6 jours)**

- 2 nuits à Vancouver @ 155\$ par jour X 20 personnes	6 200 \$
- 1 nuit à Calgary @ 150\$ par jour X 20 personnes	3 000 \$
- 2 nuits à Toronto @ 190\$ par jour X 20 personnes	<u>7 600 \$</u>

**Total — Hébergement à l'hôtel — Indemnités — Transport au sol pour réunions publiques** **51 825 \$**

**B. Mission d'information à Boston-Washington****(8 Sénateurs – 3 employés)**

## Transport aérien:

Ottawa—Boston—Washington—Ottawa

(11 X 2 400\$)

26 400 \$

## Transport au sol:

8 taxis @ 25.00\$ X 11 personnes

2 200 \$

## Indemnités journalières:

5 jours @ 75.00\$ par jour pour 11 personnes

4 125 \$

## Hébergement à l'hôtel:

2 nuits à Boston @ 450\$ par jour X 11 personnes

9 900 \$

2 nuits à Washington @ 450\$ par jour X 11 personnes

9 900\$**Total****52 525 \$****AUTRES DÉPENSES****1. Location (0500)**

Location d'une salle de réunion:

Partie Est (Halifax, Montréal)

1 500 \$

Partie Ouest (Vancouver, Calgary, Toronto)

4 250 \$

Total

5 750 \$

**GRAND TOTAL****290 660 \$**

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

---

 Heather Lank

Directeur des Comités et de la législation privée

---

 Date

---

 Richard Ranger, directeur des Finance

---

 Date



**APPENDIX (B) TO THE REPORT**

Thursday, December 6, 2001

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined and approved the budget presented to it by the Standing Committee on Transport and Communications for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2002 for the purpose of its Special Study on the Issues Facing the Intercity Busing Industry, as authorized by the Senate on Wednesday, September 26, 2001. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 45,800
Transport and Communications	\$239,110
Other Expenditures	\$ <u>5,750</u>
<b>Total</b>	<b>\$290,660</b>

Respectfully submitted,

*Le président*

RICHARD KROFT

*Chairman***ANNEXE (B) AU RAPPORT**

Le jeudi 6 décembre 2001

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné et approuvé le budget présenté par le Comité permanent des Transports et des Communications concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2002 aux fins de leur Étude spéciale, relativement aux enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar, tel qu'autorisé par le Sénat le mercredi 26 septembre 2001. Le budget approuvé se lit comme suit:

Services professionnels et autres	45 800 \$
Transports et communications	239 110 \$
Autres dépenses	<u>5 750 \$</u>
<b>Total</b>	<b>290 660 \$</b>

Respectueusement soumis,

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, December 4, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:09 a.m. to study Bill C-38, an Act to amend the Air Canada Public Participation Act.

**The Hon. Lise Bacon** (*Chairman*) in the chair.

[*Translation*]

**The Chairman:** Welcome, everyone. I would especially like to welcome the Minister of Transport, Mr. Collenette who is appearing for the first time before this committee studying Bill C-38.

Senator Finestone spoke on this bill at second reading and Senator Tkachuk replied for the opposition.

[*English*]

The text of this bill is very short; there are only three clauses.

The intended purpose of the bill is very simple. At present, no single person can legally hold more than 15 per cent of the voting shares of the company. When Air Canada was privatized in 1988, such a limit was seen as a means of ensuring wide ownership. In the present economic climate, this limit is seen as a barrier to investment, and the government wants to eliminate that barrier.

We will hear the views of two parties this morning, the Minister and officials from Transport Canada and the representatives of Air Canada. Questions will follow each presentation. The minister would like to leave at 10 o'clock, and we will do our best to comply with that request. Welcome to the committee, Mr. Minister.

**The Honourable David Collenette, Minister of Transport:** **Mr. Collenette:** Thank you for that warm welcome, Madam Chairperson. You have outlined succinctly the purpose of the bill, so I will not go into all of that. The bill does not attempt to resolve any of the long-term issues related to Air Canada that have been raised over the last several years. The legislation is set forth simply to deal with an anomaly.

In 1987-88, when Air Canada was privatized, an artificial single shareholder limit was placed in legislation. This was also done with CN and with some other Crown corporations that were privatized. The logic, as I understand it, was to have the shares widely held in order to encourage public participation, and hence the name of the act, the Air Canada Public Participation Act.

This has been in effect for the last number of years. Then we began our talks with Air Canada and Canadian Airlines in the summer of 1999. During those talks we discussed merger proposals. In many respects my officials acted as facilitators at the request of both Canadian Airlines and Air Canada. When they could not make a deal, we used section 47 of the Canada Transportation Act to set aside the competition laws in order to have a private sector solution. In the rancorous debate that emerged Onex Corporation said it would make a bid for Air

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 4 décembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 09 pour étudier le projet de loi C-38, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente:** Je souhaite la bienvenue à tous et plus spécialement au ministre des Transports, M. Collenette que nous accueillons à notre première réunion du comité sur l'étude du projet de loi C-38.

Le sénateur Finestone a pris la parole sur ce projet de loi à l'étape de la deuxième lecture et le sénateur Tkachuk lui a répondu au nom de l'opposition.

[*Traduction*]

Le projet de loi est très court; il n'y a que trois dispositions.

Le but visé par ce projet de loi est très simple. À l'heure actuelle, personne ne peut légalement détenir plus de 15 p. 100 des actions avec droit de vote de l'entreprise. Lors de la privatisation d'Air Canada en 1988, cette limite visait à encourager une vaste participation publique. Dans le climat actuel, cette limite semble faire obstacle à l'investissement et le gouvernement veut l'éliminer.

Ce matin, nous entendrons deux points de vue, celui du ministre et des fonctionnaires de Transports Canada et celui des représentants d'Air Canada. Il y aura des questions après chaque exposé. Le ministre doit nous quitter à 10 heures et donc nous allons faire de notre mieux pour l'accommoder. Bienvenue au comité, monsieur le ministre.

**L'honorable David Collenette, ministre des Transports:** Merci de ce chaleureux accueil, madame la présidente. Vous avez résumé de façon succincte le but de ce projet de loi et donc je n'y reviendrai pas. On ne tente pas dans ce projet de loi de régler les problèmes à long terme que vit Air Canada depuis plusieurs années. Le projet de loi vise simplement à remédier à une anomalie.

En 1987-1988, lors de la privatisation d'Air Canada, on a imposé dans la loi une limite artificielle au nombre d'actions qu'un seul actionnaire pouvait détenir. On a fait la même chose dans le cas du CN et dans le cas d'autres sociétés de la Couronne. Si je comprends bien, on voulait ainsi assurer la plus vaste participation publique possible d'où le nom du projet de loi, Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

La loi est en vigueur depuis plusieurs années. Il y a ensuite eu des pourparlers avec Air Canada et Canadien à l'été de 1999. Au cours de ces entretiens, nous avons discuté de projets de fusion. À bien des égards, mes fonctionnaires ont agi comme facilitateurs à la demande, et de Canadien, et d'Air Canada. Lorsqu'aucune entente n'est intervenue, nous avons invoqué l'article 47 de la Loi sur les transports au Canada pour mettre de côté les dispositions de la loi sur la concurrence afin d'en arriver à une solution du secteur privé. Au cours de l'âpre débat qui a suivi, la société Onex

Canada if the 10 per cent single shareholder limit were lifted. The courts subsequently made a decision, which Onex chose not to appeal. The matter was left in abeyance until December of that year when the government made the deal with Air Canada for the takeover of Canadian Airlines. We agreed that we would not increase the limit more than 15 per cent. That 5 per cent increase was in Bill C-26.

The proponents of keeping the limit were those who wanted to have the shares widely held and not have the airline in the hands of any one individual or group of individuals or any one or two corporations. As you know, that is rather odd, because, in business there generally are no ownership limits. That was one side of the equation. Others argued that, the 10 or 15 per cent limit protects management and does not allow for shareholder input in the normal way and therefore, should be raised or eliminated.

This was the subject of an acrimonious debate. When we had discussions with the chairman and president of Air Canada about six or eight weeks ago, we talked about the various things that could be done to assist the company. We said we would look at this, and they subsequently said they had no objection. When Air Canada comes before you, they will explain why they have changed their point of view.

In the original legislation the shareholders could not talk to each other. Two 10 per cent shareholders could not say that they wanted to get rid of the management; that was illegal. We are asking you to pass this legislation so that provision will become null and void.

What will this mean to Air Canada? Well, they will tell you. However, we are facing an interesting dilemma. We had a policy that was passed by Parliament that was working before September 11. This committee was particularly helpful in Bill C-26. It was working in terms of generating competition.

Air Canada's domestic capacity was about 82 per cent when they took over Canadian Airlines, and their market share was somewhat the same. We estimate that, at the time of the terrorist attacks, it was 65 per cent or lower, and declining. In discussions I have had with Air Canada officials, the general acknowledgment is that this was the case on September 10. With the subsequent terrorist attacks and the bankruptcy of Canada 3000, Air Canada's market share has gone up to around 80 per cent, with about 90 per cent of all revenues going to Air Canada. This is untenable. It is untenable from the point of view of the government. It is untenable from the point of view of Parliament, Air Canada and the public.

We have had discussions recently about how we can deal with this situation. We will need to work together with Air Canada to manage a reduction in the domestic market share. Otherwise, we must look at some very serious options with the industry in terms

s'est déclarée intéressée à acheter Air Canada si on éliminait la limite de 10 p. 100 des actions à un seul actionnaire. Les tribunaux ont par la suite rendu leur décision dans l'affaire et Onex a décidé de ne pas en appeler. La question est demeurée en suspens jusqu'en décembre de cette année-là lorsque le gouvernement a conclu une entente avec Air Canada pour la prise en charge des Lignes aériennes Canadien. Nous avons convenu de ne pas relever la limite à plus de 15 p. 100. L'augmentation de 5 p. 100 se trouvait dans le projet de loi C-26.

Les défenseurs de la limite étaient ceux qui voulaient que les actions soient détenues par le plus grand nombre d'actionnaires possible et qui ne voulaient pas que la compagnie aérienne se retrouve entre les mains d'une seule personne, d'un groupe de personnes ou d'une ou deux sociétés. Comme vous le savez, c'est assez bizarre puisqu'en affaires, de façon générale, il n'y a pas de limite à la participation. C'était donc un aspect de l'affaire. D'autres faisaient valoir qu'une limite de 10 ou 15 p. 100 protégeait la gestion de l'entreprise et ne permettait pas aux actionnaires de participer normalement et que par conséquent cette limite devait être relevée ou éliminée.

Il s'en est suivi un débat acrimonieux. Lorsque nous avons discuté avec le président du conseil d'administration et avec le président-directeur général d'Air Canada il y a environ six ou huit semaines, nous avons discuté de diverses mesures que nous pouvions prendre pour aider l'entreprise. Nous avons dit que nous allions examiner la question de la limite et Air Canada a dit ne pas avoir d'objection. Lorsque les représentants d'Air Canada comparaitront devant vous, ils vous expliqueront pourquoi ils ont changé de point de vue.

Dans le projet de loi original, les actionnaires ne pouvaient pas se parler. Deux actionnaires qui détenaient 10 p. 100 des actions ne pouvaient pas dire qu'ils voulaient éliminer la gestion; c'était illégal. Nous vous demandons d'adopter ce projet de loi afin de rendre cette disposition nulle et non avenue.

Qu'est-ce que cela signifie pour Air Canada? Ses représentants vous le diront. Toutefois, nous sommes confrontés à un dilemme intéressant. Voici une politique, adoptée par le Parlement, qui fonctionnait avant le 11 septembre. Votre comité a été d'une grande aide dans l'adoption du projet de loi C-26. Ces mesures fonctionnaient du point de vue de la concurrence.

La capacité intérieure d'Air Canada était à environ 82 p. 100 lorsque les Lignes aériennes Canadien ont été prises en charge et sa part du marché était plus ou moins au même niveau. Au moment des attaques terroristes, nous évaluons que cette part du marché était à 65 p. 100 ou moins et à la baisse. Dans mes entretiens avec les représentants d'Air Canada, on reconnaît généralement que c'était le cas le 10 septembre. Suite aux attaques terroristes et à la faillite de Canada 3000, la part du marché d'Air Canada a augmenté à près de 80 et 90 p. 100 environ de tous les revenus vont à Air Canada. C'est intenable. C'est intenable du point de vue du gouvernement. C'est intenable du point de vue du Parlement, d'Air Canada et du public.

Nous avons tenu des discussions récemment sur la façon de traiter cette situation. Nous devons travailler de concert avec Air Canada afin de gérer une réduction dans sa part du marché intérieur. Sinon, nous devons examiner des options d'une portée



of either re-regulating entirely or throwing the skies open entirely. The problem is that the Americans are so preoccupied that they have not been particularly interested.

In the meantime, what can we do to help Air Canada? Eliminating the single shareholder limit in this bill leads the way for others to take larger pieces of the company. It leads the way for lenders, those who have advanced money to the company by way of bonds, to convert debt to equity, so it gives the company flexibility. I would not call them creditors. It ensures that Air Canada must comply with the same rules as other corporations, so the shareholders can determine whether or not they like the direction that the company is taking. It makes management more accountable. Given the present environment everyone has recognized that we need that kind of flexibility.

I did not read my speech and my comments have been shorter. My officials will tell me if I have forgotten anything, but I do not think I have.

**The Chairman:** Do you have any concerns that the proposed changes could allow one investor to take effective control of the company and perhaps make decisions that would not be in the public interest?

**Mr. Collenette:** It depends what you mean by "not in the public interest." There are the normal laws governing corporations. It is a domestically deregulated environment, but it is regulated as far as international routes are concerned.

I suppose someone could come along and buy 100 per cent of the company, but that individual or corporation would be a Canadian corporation.

It is unlikely that anybody will buy total control of Air Canada, but you never know. The question is: who cares who owns it as long as the market determines who owns it? The only caveat the government draws is that that majority controlling ownership cannot be foreign, because we still have the 25 per cent limit on foreign holdings.

Only 10 per cent of Air Canada's shares are owned by foreigners, even though we have the 25 per cent limit. I say to people who argue that they need more foreign capital that they can get foreign capital easily because they are not up to the limit. I do not think it is a concern. Every other company seems to work with majority shareholders. I suspect that the investors would be a combination of pension funds and corporate investors who would act in the same way as any other publicly traded company; they determine who the board of directors are and approve the direction of the company.

**The Chairman:** Do you see major investors coming forward as a result of the change?

**Mr. Collenette:** We have been informed that there is money out there to invest in the airline business, and in particular Air Canada. The problem with Air Canada is that it has a large debt

beaucoup plus grande avec l'industrie, soit la reréglementation complète, soit adopter une politique d'ouverture des espaces aériens. La difficulté, c'est que les Américains sont si préoccupés en ce moment qu'ils ne sont pas particulièrement intéressés.

Entre-temps, que pouvons-nous faire pour aider Air Canada? L'élimination de la limite d'un seul actionnaire dans ce projet de loi cela pourrait permettre à d'autres de se porter acquéreur d'une plus grande partie de l'entreprise. Cela permettra aux prêteurs, ceux qui ont avancé de l'argent à l'entreprise sous forme d'obligations de convertir ces créances en participation offrant ainsi plus de possibilités à l'entreprise. Je ne dirais pas qu'il s'agit de créanciers. Il s'agit de s'assurer qu'Air Canada doit se conformer aux mêmes règles que les autres sociétés de sorte que les actionnaires peuvent décider s'ils aiment ou non la direction que prend l'entreprise. On obtient ainsi une meilleure reddition de comptes de la gestion. Compte tenu du climat actuel, nous devons tous reconnaître que nous avons besoin de ce genre de souplesse.

Je n'ai pas lu mon texte et mes commentaires ont été brefs. Mes collaborateurs me le diront si j'ai oublié quelque chose, mais je ne le pense pas.

**La présidente:** Est-ce que vous craignez que les modifications proposées pourraient permettre à un investisseur de prendre le contrôle de l'entreprise et peut-être prendre des décisions qui ne seraient pas dans l'intérêt public?

**M. Collenette:** Tout dépend de ce que vous entendez par «pas dans l'intérêt public». Les sociétés sont assujetties aux lois normales. Ce milieu est déréglementé à l'échelle nationale, mais réglementé du point de vue des routes internationales.

Je suppose que quelqu'un pourrait se présenter et se porter acquéreur de 100 p. 100 de l'entreprise, mais il faudrait que cette personne ou cette société soit une société canadienne.

Il est peu probable que l'on achète le contrôle total d'Air Canada, mais on ne sait jamais. Ce qu'il faut se demander c'est: peu importe qui est le propriétaire dans la mesure où c'est le marché qui en décide? La seule condition imposée par le gouvernement c'est que la participation majoritaire ne saurait être étrangère puisque nous avons maintenu le plafond de 25 p. 100 de propriété étrangère.

Seulement 10 p. 100 des actions d'Air Canada appartiennent à des étrangers, même si le plafond est à 25 p. 100. Je réponds à ceux qui font valoir qu'il leur faut plus de capitaux étrangers que ce serait facile à faire puisqu'on n'a pas atteint le plafond. Je ne pense pas que ce soit une préoccupation. Toutes les autres entreprises semblent fonctionner en ayant des actionnaires majoritaires. J'ai l'impression que dans ce cas-ci, les investisseurs se composeraient de régimes de pensions et de sociétés de placement qui se comporteraient comme ils le feraient dans le cas de toute autre société cotée en bourse; ils choisiraient les membres du conseil d'administration et approuveront la direction que prend l'entreprise.

**La présidente:** Prévoyez-vous que de grands investisseurs se manifesteront suite à ce changement?

**M. Collenette:** On nous dit qu'il y a de l'argent à investir dans les lignes aériennes, et particulièrement dans Air Canada. La difficulté avec Air Canada c'est son endettement, ce qui réduit son

and that does not make it that attractive. On the other hand, Canadian Airlines has gone bankrupt, so that should help revenues, certainly in the short- and medium-terms.

Then there is the issue of whether some of those people who hold debt in the company are willing to convert that debt to equity. For example, Caisse de dépôt is a big institutional lender in the country, and I believe they have certain rights to convert the debentures into equity in 2009. We hope that this may give the company some flexibility to deal with those who have a financial stake in the company.

**Senator Gustafson:** Is there any indication that the government is going to invest back into Air Canada?

**Mr. Collenette:** There are a lot of people in the Liberal Party who would like that and a lot of people in the Liberal Party who do not think it should have been privatized in the first place. I think history will judge whether or not the privatization of Air Canada and the full deregulation of the airline industry was good public policy 12 years ago. It has created an incredible challenge both for the previous government and the present government, because it has not worked the way we would have liked it to work. The airline industry is a cyclical industry and Canada has been affected by its cycle as other countries have been.

**Senator Gustafson:** Would the parameters of this bill allow the government to purchase Air Canada?

**Mr. Collenette:** Yes, it would. The government could buy 100 per cent of Air Canada.

**Senator Gustafson:** Looking at the state of airline industry today, one would be foolish to buy shares in it. On the other hand, we need an airline. We need to get from one corner of this country to the other somehow. The practical thinking is that the government will have to accept responsibility for keeping the airplanes in the air.

I guess you have answered my question. This bill would open it up so that can be a possibility.

**Mr. Collenette:** I must tell you that I do not detect any appetite on the part of Cabinet to take a stake in Air Canada; certainly not a controlling interest. There are people in the Liberal Party who would advocate that, and I am sure in other parties too, but that is not an option that this government is actively pursuing. That is not a motivation for our bringing forward this bill. We have always said that we wanted a private sector solution.

**Senator Callbeck:** You were asked whether you have a concern that an individual, or a group of people, could get control of Air Canada and make decisions that would not be in the public interest.

I come from Prince Edward Island and the price of a ticket from Ottawa to Prince Edward Island is extremely high. If a group gets control of Air Canada, can they raise the prices as high as they like or is there a mechanism to control that?

attirait. Par ailleurs, les Lignes aériennes Canadien ont fait faillite, ce qui devrait améliorer les recettes certainement à court et à moyen termes.

Ensuite, il s'agit de savoir si les créanciers sont prêts à échanger leurs créances contre une prise de participation. Par exemple, la Caisse de dépôt est un grand prêteur institutionnel au pays et je crois qu'elle détient le droit de convertir des obligations en actions en 2009. Nous espérons que l'entreprise disposera ainsi d'une plus grande souplesse dans ses tractations avec ceux qui ont un intérêt financier chez elle.

**Le sénateur Gustafson:** Est-ce que quelque chose porte à croire que le gouvernement va réinvestir dans Air Canada?

**M. Collenette:** Il y a de nombreuses personnes au sein du Parti libéral à qui cela plairait et il y a de nombreuses personnes au sein du Parti libéral qui sont d'avis qu'on n'aurait jamais dû privatiser l'entreprise. Seule l'histoire nous dira si la privatisation d'Air Canada et l'entière déréglementation du secteur aérien il y a 12 ans constituait une bonne politique publique. Ces mesures ont créé un défi incroyable, et pour le gouvernement précédent, et pour le gouvernement actuel car cela n'a pas fonctionné comme nous l'aurions souhaité. L'industrie du transport aérien est cyclique et le Canada a été touché tout comme d'autres pays.

**Le sénateur Gustafson:** Est-ce que les dispositions de ce projet de loi permettent au gouvernement de se porter acquéreur d'Air Canada?

**M. Collenette:** Oui. Le gouvernement pourrait se porter acquéreur de 100 p. 100 d'Air Canada.

**Le sénateur Gustafson:** Regardez l'état de l'industrie du transport aérien aujourd'hui, ce serait fou d'acheter des actions. Par ailleurs, il nous faut une société aérienne. Il nous faut pouvoir aller d'un coin du pays à l'autre. Les gens pratiques pensent que le gouvernement va devoir assumer la responsabilité de maintenir les avions dans les airs.

Je pense que vous avez répondu à ma question. Ce projet de loi le permet et donc ce serait une possibilité.

**M. Collenette:** Je dois vous dire que je ne sens pas le moindre désir au sein de l'équipe ministérielle pour une part d'Air Canada; certainement pas pour une participation majoritaire. Certains au Parti libéral le préconisent, et au sein d'autres partis aussi, mais je ne pense pas que ce soit une option que le gouvernement considère activement. Ce n'est pas ce qui nous pousse à présenter ce projet de loi. Nous avons toujours dit que nous voulions une solution du secteur privé.

**Le sénateur Callbeck:** On vous a demandé si vous ne craigniez pas qu'une personne ou un groupe de personnes puisse prendre le contrôle d'Air Canada et prendre des décisions qui ne soient pas dans l'intérêt public.

Je viens de l'Île-du-Prince-Édouard et le prix du billet d'Ottawa à l'Île-du-Prince-Édouard est extrêmement élevé. Si un groupe contrôlait Air Canada, est-ce qu'il pourrait augmenter les prix autant qu'il le souhaite ou est-ce qu'il existe un mécanisme qui empêche cela?



**Mr. Collenette:** You do not need this bill; Air Canada can raise the prices as high as it likes under the present regime. People from your part of the country often argue that the company extracts higher prices on regional routes rather than on the main trunk routes. However, we had a provision in Bill C-26, which was about to be tested between Vancouver and Terrace B.C., for pricing on monopoly routes, to make a comparison where there is competition. There is protection in the Canada Transportation Act at the moment for what we call "price gouging." I think the CTA have the power to initiate on their own, do they not? Yes. So there is power there. It does not matter who owns the company, that power is there.

**Senator Callbeck:** Did you say that Air Canada has 90 per cent of the domestic market now?

**Mr. Collenette:** With Canada 3000 going bankrupt, it is back up to about 80 per cent of the domestic market share but 90 per cent of revenue system.

**Senator Callbeck:** Did you say that the government is working with Air Canada to reduce that domestic share?

**Mr. Collenette:** Let me put it this way. We have said to them that the present situation is untenable and that we must find ways to reduce their domestic share. Otherwise, the Parliament will have to re-regulate the entire industry. You cannot have one operator out there without competition; you need to have some balance.

I think Air Canada understands about Canada 3000; people always like to see competitors not do as well as they do. Conversely, the present situation has created a public policy dilemma and a corporate dilemma for Air Canada. It is a situation that is unsustainable.

**Senator Callbeck:** Do you care to comment on some of the ways that the government might work with Air Canada?

**Mr. Collenette:** No, these are early days. We had a policy that was working well. The terrorist attacks caused a lot of disruption around the world, and you are seeing it being played out on the domestic airline industry. We always said that we wanted to re-evaluate after two years; that re-evaluation is here. I suspect that over the next few months we will have to come back to Parliament and discuss ways to ensure that we have a much more competitive framework.

**Senator Callbeck:** I do not know whether I should ask you this question or Air Canada: are there many people that own 15 per cent of voting shares?

**Mr. Collenette:** Air Canada will be able to better answer that question. The highest shareholder is likely in the 5 per cent to 10 per cent range.

**Senator Callbeck:** Have you given any thought to moving the 15 per cent to a 25 per cent figure?

**M. Collenette:** Nul besoin de ce projet de loi; Air Canada peut augmenter ses prix autant qu'elle le souhaite aux termes du régime actuel. Les habitants de votre région du pays font souvent valoir que l'entreprise exige des tarifs plus élevés sur ces routes régionales que sur les itinéraires principaux. Toutefois, il y avait une disposition dans le projet de loi C-26 qui était sur le point d'être vérifiée entre Vancouver et Terrace, en Colombie-Britannique, pour déterminer les prix sur les routes à monopole, à savoir faire une comparaison là où il y a concurrence. La Loi sur les transports au Canada permet à l'OTC d'amorcer, de son propre chef, des enquêtes sur ce que nous appelons la recherche du profit. Le pouvoir existe donc. Peu importe qui est propriétaire, le pouvoir existe.

**Le sénateur Callbeck:** Avez-vous dit qu'Air Canada a 90 p. 100 du marché intérieur en ce moment?

**M. Collenette:** Avec la faillite de Canada 3000, la part du marché d'Air Canada est remontée à 80 p. 100 du marché intérieur, mais à 90 p. 100 des revenus.

**Le sénateur Callbeck:** Avez-vous dit que le gouvernement travaille avec Air Canada pour réduire sa part du marché intérieur?

**M. Collenette:** Disons ceci. Nous avons dit à Air Canada que la situation actuelle est intenable et nous devons trouver des façons de réduire sa part du marché intérieur. Sinon, le Parlement pourrait reréglementer toute l'industrie. On ne peut pas avoir un seul exploitant sans concurrent, et il faut un certain équilibre.

Je pense qu'Air Canada comprend la situation depuis le départ de Canada 3000; on aime toujours voir ses concurrents faire moins bien que soi. Inversement, la situation actuelle crée un dilemme en matière de politique publique et un dilemme pour Air Canada. Cette situation est intenable.

**Le sénateur Callbeck:** Voulez-vous nous dire comment le gouvernement pourrait travailler en collaboration avec Air Canada?

**M. Collenette:** Non, il est encore trop tôt. Nous avions une politique qui fonctionnait bien. Les attaques terroristes ont provoqué de nombreuses perturbations partout dans le monde et vous en voyez aujourd'hui les effets sur notre secteur national de l'aviation. Nous avons toujours dit que nous voulions faire une réévaluation après deux ans; le moment est donc venu. J'ai l'impression qu'au cours des prochains mois il nous faudra revenir au Parlement et discuter de la façon d'assurer un cadre beaucoup plus concurrentiel.

**Le sénateur Callbeck:** Je ne sais pas si je dois vous poser la question ou la poser à Air Canada: y a-t-il de nombreux actionnaires qui détiennent 15 p. 100 des actions avec droit de vote?

**M. Collenette:** Air Canada est mieux placée pour vous répondre. Le plus gros actionnaire détient probablement 5 à 10 p. 100 des actions.

**Le sénateur Callbeck:** Avez-vous songé à relever ce 15 p. 100 à 25 p. 100?



**Mr. Collenette:** The issue is whether or not you want individuals, individual corporations, pairs of corporations or groups of corporations to have control. Once you hit the 20 per cent individual shareholder limit that gets you control. This is what Onex wanted to do back in the fall of 1999. The argument for 10 per cent or 15 per cent was to prevent a single shareholder or group of shareholders from becoming dominant.

I do not think it is sustainable in this particular environment. We have a dominant carrier with a large market share that needs capital any way it can get that capital.

**Senator Spivak:** The Canadian flying public is dissatisfied with the operations of Air Canada. We always get poor service when we fly from the West to Ottawa.

People feel that for the kind of money being spent by the taxpayer or the individual, that pretzels just will not fit the bill. It would be more agreeable, I suppose, for Air Canada to have a better basic policy.

This bill will hopefully assist Air Canada to get more money to get out of its problems, but I wonder if that is not just one piece of a more fundamental problem of management. You have a situation where a company had elimination of debt and nearly a monopoly situation yet could not make a go of it. Now it is attempting to knock out its competitors, that is to say, the Tango operation.

What powers do you have? Are you inclined to use any powers or persuasion to remedy the management problems? If this is an unsustainable situation why are you allowing predatory pricing with Tango when you have a perfectly functional discount airline that might expand more? It is curious. I believe many people have the same questions.

**Mr. Collenette:** In Bill C-26, we did give special cease and desist powers to the Commissioner of Competition. There have been discussions about strengthening those powers; the Competition Act is currently before the House and you will be getting the bill in the new year. Cabinet has been reflecting upon whether those powers should be increased.

With respect to Tango, the commissioner was about to rule at the time Canada 3000 ceased operations. You might want to ask him about that. He has argued that because of the problems Canada 3000 had he had trouble getting the requisite information to make a decision. However, he certainly had the powers, and he used them in the case of CanJet about a year ago. At that time there was an 80-day cease and desist order, and then the tribunal hearings were adjourned until the spring. That is the competition side. There are powers that the commissioner can use, and there are people that are arguing for increased powers and Cabinet may agree.

In any private-sector company, if the management is not performing, the directors hold the management to account. If the directors are not doing their jobs then shareholders replace the directors. This has not been the case with Air Canada, because no

**M. Collenette:** La question est de savoir si vous voulez que des personnes, ou des sociétés ou des groupes de sociétés prennent le contrôle. Une fois que l'on atteint un plafond de 20 p. 100, un seul actionnaire peut prendre le contrôle. C'est ce que voulait faire Onex à l'automne de 1999. Si l'on a plaidé en faveur de 10 ou 15 p. 100, c'était pour empêcher un seul actionnaire ou un groupe d'actionnaires de devenir dominant.

Je ne pense pas que dans la situation actuelle ce soit soutenable. Nous avons un transporteur dominant qui a une grande part du marché et qui a besoin de capitaux, quoi qu'il faille faire pour l'obtenir.

**Le sénateur Spivak:** Les voyageurs aériens canadiens sont insatisfaits du fonctionnement d'Air Canada. Le service est toujours mauvais lorsque nous venons de l'ouest à Ottawa.

Les voyageurs estiment que vu ce qu'il en coûte au contribuable ou au voyageur individuel, les bretzels, ça ne suffit pas. Ce serait préférable, je suppose, si Air Canada avait une meilleure politique de base.

On peut espérer que ce projet de loi aidera Air Canada à obtenir l'argent nécessaire pour surmonter ses problèmes, mais je me demande si cela ne représente pas un aspect plus fondamental d'un problème de gestion. Voici une situation où une entreprise a éliminé ses dettes et jouissait d'un quasi-monopole et pourtant, elle n'a pas pu se tirer d'affaire. Maintenant, elle essaie d'éliminer ses concurrents, je parle de Tango.

Quels pouvoirs avez-vous? Êtes-vous portés à utiliser vos pouvoirs ou la persuasion pour régler les problèmes de gestion? Si la situation est intenable pourquoi permettez-vous à Tango d'avoir recours à des prix abusifs alors qu'il existe une société aérienne à rabais qui fonctionne parfaitement qui pourrait prendre plus d'expansion? C'est curieux. Je pense que de nombreuses personnes se posent les mêmes questions.

**M. Collenette:** Dans le projet de loi C-26, nous avons donné au commissaire de la concurrence des pouvoirs spéciaux de rendre des ordonnances d'interdiction. Il a été question de renforcer ces pouvoirs; la Chambre est actuellement saisie d'un projet de loi sur la concurrence et vous le recevrez l'an prochain. L'équipe ministérielle réfléchit à l'opportunité d'augmenter les pouvoirs du commissaire.

En ce qui concerne Tango, le commissaire allait prendre une décision au moment où Canada 3000 a cessé ses activités. Vous pourriez peut-être lui poser la question. Il dit qu'en raison des problèmes de Canada 3000, il avait eu du mal à obtenir les informations nécessaires pour prendre une décision. Néanmoins, il en avait le pouvoir et il s'en est servi dans le cas de CanJet il y a environ un an. À l'époque, il y a eu une ordonnance d'interdiction pour 80 jours et les audiences du tribunal ont été reportées au printemps. Voilà donc les pouvoirs que le commissaire peut utiliser dans le contexte de la concurrence et il y a d'ailleurs des gens qui réclament qu'on lui donne plus de pouvoirs, et le cabinet pourrait très bien être d'accord.

Dans n'importe quelle entreprise du secteur privé, si les gestionnaires ne donnent pas satisfaction, les administrateurs leur demandent des comptes. Si les administrateurs ne font pas leur travail, les actionnaires les remplacent. Cela n'a pas été le cas

single shareholder had more than 10 per cent of the company and because of restrictions under the Canada Business Corporations Act definition of "associate" of behaviour, you could not collude. In other words, if you and I both owned 10 per cent and we decided that we did not like the management or the board of directors and we wanted to get rid of them that would have been illegal. With this legislation that will become legal. Air Canada is being brought into the mainstream of Canadian business life. After this bill passes, if there are people who question either the management or the board of directors, those shareholders will have the ability to hold the management to account, as they do with other publicly traded corporations.

**Senator Spivak:** We have another example. We have Canadian National, which seems to be doing very well. What you are suggesting is a type of laissez-faire situation. I understand why you are doing it, but in terms of public policy we cannot exist in Canada without some directions to airlines because we are so spread out, and most of those lines are probably not profitable.

It is not as if the Government cannot or should not have a role in how an airline is managed for that reason. It is not the same situation as in the United States or in Europe. We have one major route through the major cities, in which every airline could come in and compete, and then we have all the other cities.

The longer this is allowed to go on there might be carnage that cannot be repaired. Is there more to your direction and your policy with regard to the airline industry in Canada than is contained in this bill? I think this legislation might not correct the situation at all.

**Mr. Collenette:** We are not saying this is a panacea. We are saying that Air Canada has to operate like any other publicly traded company in the country and have its management and board of directors accountable to shareholders.

I suspect that the people who run the company, the board and the executives, own very few shares in proportion to those shares outstanding. Therefore, the people who own the company should determine whether they like the direction of the company. That is one benefit of this legislation. The other benefit is that it does say to people who want to invest, and want to have a controlling share, or team up with others, that they can invest because the individual limit is off.

Your other point about government direction is a matter of debate. This comes back to the point I made earlier. When the Mulroney government privatized Air Canada and fully deregulated the industry, it created a shock wave through the system. Canada had, prior to that time, operated with a public corporation that took government direction. That system had benefits and some disincentives, I suppose.

pour Air Canada car aucun actionnaire n'avait plus de 10 p. 100 des actions de la compagnie et il ne pouvait pas y avoir de collusion compte tenu des restrictions imposées par la définition de comportement «associé» dans la Loi canadienne sur les sociétés par actions. Autrement dit, si vous et moi possédions 10 p. 100 et que nous décidions que nous n'aimons pas les gestionnaires ou le conseil d'administration et que nous voulons nous en débarrasser, ce serait illégal. Avec ce projet de loi, cela deviendrait légal. On aligne Air Canada sur le modèle courant des entreprises canadiennes. Une fois que ce projet de loi sera adopté, si certaines personnes veulent contester la gestion ou le conseil d'administration, ces actionnaires pourront exiger des comptes comme ils le font dans le cas d'autres sociétés cotées en bourse.

**Le sénateur Spivak:** Nous avons un autre exemple. Nous avons le Canadien national, qui a l'air de bien se porter. Vous suggérez une sorte de formule de laisser-faire. Je le comprends, mais nous ne pouvons pas avoir au Canada une politique de laisser-faire total pour les compagnies aériennes car nous avons un pays très étendu et la plupart de ces lignes ne sont probablement pas rentables.

On ne peut pas dire que le gouvernement ne peut pas ou ne doit pas intervenir dans la gestion d'une compagnie aérienne précisément pour cette raison. Ce n'est pas la même chose qu'aux États-Unis ou en Europe. Nous avons une grande ligne qui dessert les grandes villes, où toutes les compagnies pourraient se concurrencer, et ensuite il y a toutes les autres villes.

Plus on laisse traîner la situation, plus on risque d'avoir des dégâts irréparables. Vos orientations et votre stratégie en ce qui concerne le secteur aéronautique au Canada vont-elles plus loin que ce que l'on trouve ici dans ce projet de loi? J'ai l'impression qu'il ne rectifie absolument pas le problème.

**M. Collenette:** Nous ne disons pas que c'est une panacée. Nous disons simplement qu'Air Canada doit pouvoir fonctionner comme n'importe quelle autre société cotée en bourse au Canada et que ses gestionnaires et son conseil d'administration doivent rendre des comptes aux actionnaires.

Je pense que les personnes qui dirigent la compagnie, le conseil d'administration et l'exécutif, possèdent très peu d'actions par rapport à toutes celles qui sont à l'extérieur. Donc, ce sont les gens qui possèdent la compagnie qui doivent décider s'ils sont satisfaits de son orientation. C'est un des avantages de ce projet de loi. L'autre avantage, c'est qu'on dit aux personnes qui sont susceptibles d'investir et qui souhaitent avoir une position de contrôle ou se joindre à d'autres actionnaires, qu'ils peuvent investir parce que la limite individuelle disparaît.

Votre autre remarque au sujet de l'orientation du gouvernement est discutable. Cela me ramène à ce que je disais tout à l'heure. Quand le gouvernement Mulroney a privatisé Air Canada et a complètement déréglementé l'industrie, il a envoyé une onde de choc dans tout le système. Auparavant, le Canada avait une société publique qui suivait les directives du gouvernement. Ce système avait ses avantages mais aussi, j'imagine, certains effets dissuasifs.



One could argue that political decisions interfered with management, and that the airline was required to serve certain communities. There was a public interest that was discharged and then there was a whole series of private companies that came and went over a period of time. It is a highly volatile business. That was the old model.

The new model is: Air Canada fully privatized and deregulated. When they were privatized they came on with a renewed fleet. I believe there were 35 of the A320s that were paid for by the government. They would argue that the government got its money back through the share offering. Then you had other companies scramble to meet the competition of Air Canada and you had what ultimately became Canadian Airlines through PWA buying up Wardair, Canadian Pacific and others. With older equipment, it was tough to integrate five airlines and Canadian Airlines was hobbled from the start. Both the Mulroney government and our government had to tinker to try to keep Canadians flying. By 1999 there was no room to manoeuvre. The government just could not tinker any more. The two-airline policy was effectively dead.

Canadian Airlines was going bankrupt, and we had to face reality.

We have to try to come forward with a regime that will be sustainable in the long-term. Before September 11, private companies were gaining domestic market shares, and Canada was doing quite well on the international front. Air Canada had 60 per cent of trans-border market. Actually, Air Canada drove it, but Canadian Airlines also had a piece of that. The Canadian carriers have been particularly adept at competing with the Americans, and that was a growing business. That business was hurt on September 11, and trans-border traffic is still down 30 per cent to 40 per cent. International travel is down about 10 per cent and domestic travel is down 10 per cent, depending on the part of the country you are in.

There are many experts out who do not understand the industry. Air Canada has a particular vantage point because it is trying to operate a business in a politically charged atmosphere. Government and Parliament are trying to give it the means of the private sector to operate but also look after the public interest. It is a delicate balancing act.

**Senator Adams:** Mr. Minister, there has been discussion of some airlines getting subsidies if they are carrying mail for the post office. Should the airlines be able to claim fuel costs, or would that count as a subsidy?

**Mr. Collenette:** Are you advocating that we get back into the subsidy business? We have gotten away from that. The mantra of the virile 1990s has been "no subsidies." I am not sure that is good public policy, but that has been the mantra. One could argue that we still subsidize in some ways. By and large, we try not to subsidize and have a repositioning of the economy and have market forces work.

On pourrait dire que les décisions politiques empiétaient sur la gestion et que la compagnie était tenue de desservir certaines localités. La compagnie s'acquittait d'un devoir de service public et il y a eu toute une série d'entreprises privées qui sont apparues et ont disparu pendant un certain temps. C'est un secteur extrêmement agité. C'était comme cela que les choses se passaient naguère.

Avec le nouveau modèle, Air Canada est totalement privatisée et déréglementée. Quand la compagnie a été privatisée, elle a renouvelé sa flotte. Je crois que le gouvernement a payé 35 des A320. On peut dire qu'il a récupéré son argent en vendant les actions. Ensuite, les autres compagnies se sont précipitées pour concurrencer Air Canada et on a finalement eu les Lignes aériennes Canadien International, qui étaient le résultat du rachat par PWA de Wardair, de Canadien Pacifique et d'autres. Avec du matériel plus ancien, il a été difficile d'intégrer cinq compagnies et les Lignes aériennes Canadien International ont été handicapées dès le départ. Le gouvernement Mulroney et notre gouvernement ont dû faire tout un bricolage pour préserver le transport aérien des Canadiens. Mais en 1999, il n'y avait plus aucune marge de manoeuvre. Le gouvernement ne pouvait plus bricoler. La politique des deux compagnies est définitivement condamnée.

Les Lignes aériennes Canadien International étaient en faillite et il a bien fallu faire face à la réalité.

Nous devons trouver un régime qui sera durable. Avant le 11 septembre, les entreprises privées gagnaient des parts du marché intérieur et le Canada se comportait très bien sur le front international. Air Canada avait 60 p. 100 du marché transfrontalier. En fait, c'est Air Canada qui était en tête, mais les Lignes aériennes Canadien en avaient aussi une partie. Les transporteurs canadiens réussissaient très bien à concurrencer les Américains et étaient en expansion. Cette expansion a été brisée le 11 septembre et le trafic transfrontalier est encore à 30 ou 40 p. 100 en dessous de ce qu'il était. Les voyages internationaux ont diminué d'environ 10 p. 100 et les voyages intérieurs du même pourcentage, selon la région du pays où on se trouve.

De nombreux experts ne comprennent pas ce secteur. Air Canada a l'avantage de fonctionner dans un contexte politique-chargé. Le gouvernement et Parlement essaient de lui donner les moyens de fonctionner comme une entreprise privée, mais ils se préoccupent aussi de l'intérêt public. C'est un exercice d'équilibre délicat.

**Le sénateur Adams:** Monsieur le ministre, on a dit que certaines compagnies aériennes étaient subventionnées si elles transportaient du courrier pour la poste. Les compagnies aériennes doivent-elles pouvoir réclamer le coût du carburant, ou est-ce que cela compte comme une subvention?

**M. Collenette:** Êtes-vous en train de suggérer que nous en revenions aux subventions? Nous avons abandonné cela. Le mantra des années 90 musclées a été: «pas de subvention». Je ne suis pas certain que ce soit une bonne politique publique, mais tel a été notre mantra. Certains diront que nous subventionnons encore certaines choses. Mais dans l'ensemble, nous avons cessé de le faire et nous laissons maintenant les forces du marché diriger l'économie.



The big debate is whether or not market forces, in the long-run, can answer all of Canada's needs. We think, in the airline industry right now, it can.

In northern Canada, where you are from, there is actually more competition than in places like Newfoundland or Nova Scotia and New Brunswick. You have First Air and Canadian North. You have smaller, feeder carriers. I was up at Kuujuaq a few weeks ago, and they have competitive service going into the area of Ungava Bay. If you want to go to Yellowknife, you can fly either First Air through Iqaluit, or Air Canada through Edmonton. If you want to fly to St. John's, Newfoundland, all you have is Air Canada, although Air Transat has put on some flights over Christmas, which will give some choice.

This is a perennial debate. Can we get away with no subsidies? The mantra has been to reduce or eliminate subsidies. We have not entirely eliminated subsidies. The question of whether we go back in now with more subsidies is a subject of debate, but I do not think it has bearing on the specific issue of raising the shareholder limit or eliminating it for Air Canada.

**Senator Adams:** If the government was interested in buying some shares in Air Canada, would you have a limit, or could you take over 100 per cent? What is the policy?

**Mr. Collenette:** We could buy shares if we wanted to, but I do not think that is Mr. Martin's priority right now.

**Senator Adams:** So you have no limit. Taxpayers spent a lot of money to make it a private industry; and now the shareholders own it. However, the shareholders do not have any control. Will they want to sell their shares to the government or only to other corporations?

**Mr. Collenette:** The government could do a lot of things, but we are not buying back people's shares.

**The Chairman:** The Minister of Finance has other priorities.

**Senator Adams:** I want better services from Air Canada. I have travelled on their flight between Winnipeg and Ottawa, and I prefer flying First Air and Canadian North, going all the way up to Rankin. I do not know why, with a big corporation that faces the same costs, as the smaller airlines cannot provide better service.

**Mr. Collenette:** I am not an apologist for Air Canada, and I do not want to be contentious, but I think that people should step back before they start bashing Air Canada. If you fly on a U.S. carrier right now, you will see the difference in the quality that we have. Air Canada is an outstanding carrier on international routes and competes with the best in the world. I have been on American carriers, and I can tell you that I feel much more comfortable on Air Canada. I suppose it is annoying when you are hungry and you get a bag of peanuts and you are paying a business class fare.

Le grand débat est de savoir si ces forces du marché nous permettront de répondre aux besoins du Canada à long terme. Nous pensons qu'elles peuvent dans l'industrie aéronautique actuellement.

Dans le nord du Canada, d'où vous venez, il y a en fait plus de concurrence que dans des régions comme Terre-Neuve ou la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick. Vous avez First Air et Canadian North. Vous avez de petits transporteurs d'appoint. J'étais à Kuujuaq il y a quelques semaines, et j'ai vu qu'il y a là-bas plusieurs compagnies qui se concurrencent pour aller dans la Baie d'Ungava. Si vous voulez aller à Yellowknife, vous pouvez prendre First Air en passant par Iqaluit ou Air Canada en passant par Edmonton. Si vous voulez aller à St. John's, Terre-Neuve, vous avez uniquement Air Canada, bien qu'Air Transat ait prévu quelques vols durant la période de Noël, ce qui donnera un peu de choix aux passagers.

C'est un éternel débat. Pouvons-nous nous en sortir sans subventions? Le mantra a été de les réduire ou de les supprimer totalement. Nous ne les avons pas complètement éliminées. La question est de savoir s'il faut maintenant rétablir un certain montant de subventions, je ne pense pas que cela ait une influence quelconque sur la question de savoir s'il faut relever la limite ou la supprimer pour les actionnaires d'Air Canada.

**Le sénateur Adams:** Si le gouvernement était intéressé à acheter des actions d'Air Canada, auriez-vous une limite ou pourriez-vous en acheter la totalité? Quelle est la politique?

**M. Collenette:** Nous pourrions en acheter si nous voulions, mais je ne pense pas que ce soit la priorité de M. Martin pour l'instant.

**Le sénateur Adams:** Donc vous n'avez pas de limite. Les contribuables ont versé beaucoup d'argent pour privatiser cette industrie, qui appartient maintenant aux actionnaires, mais les actionnaires ne contrôlent pas la compagnie. Vont-ils vouloir vendre leurs actions au gouvernement ou seulement à d'autres sociétés?

**M. Collenette:** Le gouvernement peut faire un tas de choses, mais nous ne rachetons pas les actions des actionnaires.

**La présidente:** Le ministre des Finances a d'autres priorités.

**Le sénateur Adams:** Je veux qu'Air Canada me fournisse un meilleur service. J'ai pris l'avion entre Winnipeg et Ottawa, et je préfère prendre First Air et Canadian North en allant jusqu'à Rankin. Je ne sais pas pourquoi, face à une grande entreprise qui a les mêmes coûts, les petites compagnies peuvent offrir un meilleur service.

**M. Collenette:** Je ne suis pas un apologiste d'Air Canada et je ne veux pas entamer une controverse, mais je pense qu'il faut prendre un peu de recul avant de s'en prendre à Air Canada. Si vous prenez un avion américain actuellement, vous allez voir la différence de qualité. Air Canada est un transporteur exceptionnel sur les routes internationales, et c'est une compagnie qui concurrence les meilleures dans le monde. J'ai voyagé sur les compagnies américaines et je peux vous garantir que je suis beaucoup plus à l'aise sur Air Canada. J'imagine que c'est

However, you get there on time, and the planes are clean and well maintained.

I do not believe there have been any orders from Transport Canada against Air Canada, in the last 10 or 15 years, from a maintenance point of view. They are incredibly safe. People have gripes on price, and that is part of the whole competitive issue. I think they have some real gripes on service in French, and I am appearing with Madam Robillard this afternoon at another committee to deal with that. I know Mr. Milton was at that same committee last night. That is an issue.

However, sometimes I think that we as Canadians are a bit too critical, and we have to be fair. This has not been easy for Air Canada. If you look at it on a macro basis, this is one of the better mergers in the airline industry. By and large, on a macro level, planes were deployed, service was maintained, and they had competition. The quality of service is reasonably good. It is clean. Bags do go astray, and sometimes flights are cancelled, but we have to try to step back and look at the entire picture before we really criticize them up too badly.

**Senator Gustafson:** On a flight to Regina there is nothing else to eat but pretzels. When you fly from Toronto to Ottawa, which takes 45 minutes, the stewardesses are rushed off their feet giving you a lunch. It does not take a rocket scientist to figure out that poor management has much to do with the problem.

**The Chairman:** I remind you that the Air Canada people are coming up next.

**Mr. Collenette:** I will take the rap for a lot of things, but not for pretzels on planes.

**Senator LaPierre:** I am all in favour of you buying shares in Air Canada because I believe that one dollar of government money should buy shares in the company. I am tired of the welfare bums of the capitalist system.

I was under the impression that the purpose of the private capitalist-free economy was to maximize the market share to make more money for your shareholders. You seem to question that.

**Mr. Collenette:** No, you are right in principle. The Government of Canada can allocate routes under bilateral agreements and our international air policy. As part of the deal with Canadian Airlines, Air Canada obtained all the international routes. So it has total freedom to operate on any international route where we have bilateral rights. We have open skies with the U.S. They can fly whatever size plane, at any hour and at any time to any community in the United States. They have done incredibly well.

ennuyeux quand on a faim et qu'on ne peut avoir qu'un sac d'arachides alors qu'on a payé un billet en classe affaires. Mais au moins, on arrive à l'heure et les avions sont propres et bien entretenus.

Je ne crois pas que Transports Canada ait dû ordonner à Air Canada de prendre des mesures supplémentaires de maintenance au cours des 10 ou 15 dernières années. C'est une compagnie qui présente des garanties de sécurité incroyables. Les gens se plaignent du prix, mais cela fait partie de toute la question de la concurrence. Ils se plaignent du service en français et je vais comparaître cet après-midi avec Mme Robillard devant un autre comité pour en parler justement. Je sais que M. Milton comparait devant ce comité hier soir. C'est effectivement un problème.

Toutefois, je crois que les Canadiens ont parfois tendance à être exagérément critiques, et je pense qu'il faut être équitables. Tout cela n'a pas été facile pour Air Canada. Si vous regardez l'ensemble du tableau, nous avons là une des fusions les plus réussies de l'industrie aéronautique. Dans l'ensemble, à grande échelle, on a pu déployer des avions, maintenir le service et affronter la concurrence. La qualité du service est raisonnable. Les avions sont propres. Quelquefois, des bagages s'égarent ou des vols sont annulés, mais il faut essayer de prendre du recul et de voir l'ensemble de la situation avant de critiquer trop durement cette compagnie.

**Le sénateur Gustafson:** Sur le vol de Regina, il n'y a que des bretzels à manger, alors que si vous prenez l'avion de Toronto à Ottawa, sur un vol de 45 minutes, vous avez des hôtesse qui se précipitent pour vous servir un repas. On n'a pas besoin d'avoir inventé la poudre à canon pour comprendre que c'est un problème de mauvaise gestion.

**La présidente:** Je vous rappelle que les représentants d'Air Canada sont nos prochains témoins.

**M. Collenette:** J'accepte les critiques pour beaucoup de choses, mais pas pour les bretzels dans les avions.

**Le sénateur LaPierre:** Je suis d'accord pour que vous achetiez des actions d'Air Canada parce que je crois que le gouvernement devrait avoir des actions de cette compagnie. J'en ai assez des entreprises parasites.

J'avais l'impression que le but d'une économie privée capitaliste était de gagner des parts de marché pour rapporter de l'argent aux actionnaires. Vous avez l'air d'en douter.

**M. Collenette:** Non, vous avez raison en principe. Le gouvernement du Canada peut attribuer des routes en vertu d'accords bilatéraux et de notre politique aérienne internationale. Dans le cadre de l'entente avec les Lignes aériennes Canadien, Air Canada a obtenu toutes les routes internationales. Elle a donc toute liberté pour fonctionner sur toutes les destinations internationales où nous avons des droits bilatéraux. Nous avons une politique de ciel ouvert avec les États-Unis. La compagnie peut faire voler n'importe quel type d'avion à n'importe quelle heure vers n'importe quelle destination des États-Unis. Elle le fait à merveille.



The problem is in the domestic market. You are right; we want them to make money, but we also want to encourage competition. A shareholder of Air Canada will say, "If it is a free market, let us compete totally." On the other hand, we have to think about the public interest. This is a very difficult country to serve. That is why there must be some checks and balances.

We have told Air Canada that this big chunk of market share is unsustainable. How can it be managed so that it can still be profitable? Do not forget, they do not have to fly to some cities to make money when they can fly a 747 or other large plane from Toronto to Vancouver, which is the single most profitable route in the country. Toronto to Calgary is the second most profitable route. There are many profitable routes for them. So let the competition take the smaller routes where perhaps Air Canada is not making money.

Under Bill C-26 they have an obligation to serve those small communities until the end of 2002. That is something that we have to discuss. You cannot continue to force them to serve those communities and then expect them to make a market deal with us to reduce their market share. That it is why we have to work cooperatively with Air Canada; I think they are willing to do that.

**Senator LaPierre:** I share also your views about the pretzels. I find that Air Canada has sinned against more than that. The other day I was on the plane and the weather was awful. We waited for the pilots for about 20 minutes. Air Canada was not at fault; the delay was due to the weather. The people complained unbelievably about the airline.

Air Canada usually communicates with astonishing arrogance and stupidity. I hope that Mr. Donolo will put order into their system.

Another thing that bothers me is that you do not want to regulate them, yet you want to persuade them. Persuasion is as much an intrusion in the free enterprise system as is regulation. The Canadian people are annoyed that it is taking you so long to unravel the problems. Why do you not regulate what you want to regulate and the devil with them?

**Mr. Collenette:** I will take that as a representation.

**Senator LaPierre:** Is that possible?

**Mr. Collenette:** Anything is possible. We could nationalize; we could take a controlling piece of Air Canada. We could fire all the management. We could fly 747s to Windsor, Ontario, or to Chicoutimi. We could do all those kinds of things.

**Senator LaPierre:** I do not want you to do that.

**Mr. Collenette:** We have to try to make the business work properly.

**Senator LaPierre:** That is the government's job.

Le problème, c'est le marché intérieur. Vous avez raison, nous voulons que la compagnie fasse de l'argent, mais nous voulons aussi encourager la concurrence. Un actionnaire d'Air Canada va nous dire: «Puisque c'est un marché libre, laissons fonctionner la concurrence en toute liberté». D'un autre côté, nous devons tenir compte de l'intérêt public. C'est un pays très difficile à desservir. C'est pour cela que nous avons besoin de certains dispositifs de contrôle.

Nous avons dit à Air Canada qu'il y avait toute une grande part du marché qui n'était pas rentable. Comment peut-on la gérer pour qu'elle le soit? N'oubliez pas que la compagnie n'est pas obligée de desservir certaines villes pour gagner de l'argent alors qu'il lui suffit de mettre un 747 ou un autre gros porteur sur la ligne Toronto-Vancouver, qui est la ligne la plus rentable du pays. La ligne Toronto-Calgary vient en deuxième place. Il y a des lignes parfaitement rentables pour cette compagnie. Alors qu'on laisse la concurrence s'occuper des petites lignes où Air Canada ne fait peut-être pas de bénéfice.

Avec le projet de loi C-26, la compagnie doit desservir ces petites localités jusqu'à la fin de 2002. Il va falloir que nous en discutons. On ne peut pas continuer à l'obliger à desservir ces localités en s'attendant à ce qu'elle accepte une entente de réduction de sa part de marché. C'est pour cela que nous devons avoir une forme de coopération avec Air Canada, et je crois que la compagnie est prête à accepter cela.

**Le sénateur LaPierre:** Je suis d'accord avec vous sur les bretzels. Je crois qu'Air Canada a commis des péchés beaucoup plus graves. L'autre jour, j'étais dans un avion et le temps était épouvantable. Nous avons attendu les pilotes une vingtaine de minutes. Ce n'était pas la faute d'Air Canada, c'était à cause de la météo. Les gens étaient absolument furieux contre la compagnie.

En général, Air Canada communique avec ses passagers avec une arrogance et une bêtise stupéfiantes. J'espère que M. Donolo va redresser la situation.

Il y a une autre chose qui me dérange, c'est le fait que vous ne voulez pas réglementer la compagnie, mais que vous voulez tout de même la persuader. La persuasion, c'est une intrusion dans le régime de la libre entreprise au même titre que la réglementation. Les Canadiens trouvent que vous mettez beaucoup trop de temps à régler les problèmes. Pourquoi ne réglemez-vous pas ce que vous voulez réglementer et au diable les mécontents?

**M. Collenette:** Je prends note de cette représentation.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce possible?

**M. Collenette:** Tout est possible. Nous pourrions nationaliser; nous pourrions prendre un contrôle majoritaire d'Air Canada. Nous pourrions renvoyer tous les gestionnaires. Nous pourrions faire voler des 747 à destination de Windsor en Ontario ou de Chicoutimi. Nous pourrions faire des tas de choses.

**Le sénateur LaPierre:** Ce n'est pas ce que je vous demande.

**M. Collenette:** Notre travail, c'est de bien faire fonctionner l'entreprise.

**Le sénateur LaPierre:** C'est le travail du gouvernement.



**Mr. Collenette:** It is the private sector, and Air Canada has trouble accepting that they are not totally in a private sector environment because there is, as other senators have said, the public interest. It puts the government and Parliament in an awkward position. It is a question of balance.

[Translation]

**Senator Gill:** If you compare air carriers everywhere, you have to admit that if Air Canada is not number one in the world, it is not far off. Air Canada is a good company. However, we have a problem in Canada. This is not a problem affecting high-traffic routes such as Toronto, Montreal or Vancouver. Air Canada and other air carriers can compete for these routes and all of them will make money. The problem area really lies in routes in the east and also probably in the west of the country. Perhaps there is more competition here. Small companies are dropping like flies. Carriers in these areas are taking a loss to offer low-ticket prices.

It is very difficult to provide air service in Canada. There are few flights and customers and distances are great. We are now entering an important stage in the airline industry. We are opening up the market. Will we have another stage where we will identify the routes to be governed by market forces and where we can assess what we can do to enhance services in other areas? We should not expect significant traffic.

Earlier on, it was mentioned that Air Canada has cut the number of flights. This is quite natural, there are fewer passengers. If we want air carriers to survive and if we do not provide subsidies, there have to be fewer flights. Do you not think that we could look at these two areas differently and assess whether the government could not take action in sparsely-populated areas of the country?

**Mr. Collenette:** Your question is a dilemma for the government. You have described the situation fairly well. Normally, we do have competition on routes between major cities. On these routes there are a lot of flights, good competition and good prices. However, in small markets, things are more difficult. Bill C-26 sets out a three-year safeguard for air services for small communities. Perhaps this does not suit Air Canada because on most of these routes Air Canada loses money. If Air Canada is restricted to routes between major centres, that leaves the way open for smaller carriers to fill the gap. As for the quality of security, it is the same throughout the country. As for the number of flights and the quality of services, that is market-driven. Current evidence shows that there is more competition in northern communities than in communities in the Atlantic region and northern Ontario. For the government, it is an issue of balance. It is a difficult one to get right.

[English]

**Senator Callbeck:** Yesterday, at the Charlottetown airport I was talking to the CEO of the Charlottetown Airport Authority and he was talking about increasing costs. He said that since September 11 they have had to upgrade security tremendously,

**M. Collenette:** Mais il s'agit du secteur privé, et les représentants d'Air Canada ont du mal à accepter qu'ils ne fonctionnent pas entièrement dans un contexte privé parce qu'il y a, comme d'autres sénateurs l'ont dit, l'intérêt public aussi. Le gouvernement et le Parlement sont donc dans une situation délicate. C'est une question d'équilibre.

[Français]

**Le sénateur Gill:** Si l'on compare les compagnies aériennes un peu partout, il faut admettre que si Air Canada n'est pas le numéro un au monde, il n'est pas loin. On est bien servi par Air Canada. Par contre, on a un problème au pays. Il ne s'agit pas d'un problème entre les corridors importants où il y a beaucoup d'achalandage comme à Toronto, à Montréal ou à Vancouver. Air Canada et d'autres compagnies peuvent concurrencer pour ce secteur et tout le monde fera de l'argent. Là où il y a un problème, c'est probablement dans les secteurs de l'Est et aussi probablement de l'Ouest. Il y a peut-être plus de compétition. Les petites compagnies meurent comme des mouches. Lorsque les prix sont bons dans ces régions, c'est à cause des déficits des compagnies.

Le Canada est très difficile à desservir, la fréquence des vols n'est pas grande, les clients sont peu nombreux et la distance est très importante. On passe à une étape importante, on ouvre le marché. Y aurait-il une autre étape pour distinguer les routes où l'on peut s'en remettre aux forces du marché et voir ce qu'on pourrait faire pour améliorer les services dans d'autres secteurs? Il ne faut pas s'attendre à un achalandage considérable.

Tout à l'heure on a fait mention qu'Air Canada diminuait le nombre de vols, c'est normal, il y a moins de passagers. Si on veut que les compagnies survivent, si on ne donne pas de subventions, il faut que la fréquence des vols diminue. Y aurait-il moyen de séparer les deux secteurs et voir si là où il y a moins de population, le gouvernement ne pourrait pas intervenir?

**M. Collenette:** Vous avez posé une question qui représente un dilemme pour le gouvernement. Vous avez bien décrit la situation. Il y a de la concurrence habituellement entre les grandes villes où l'on retrouve beaucoup de vols, une bonne concurrence et de bons tarifs. Dans les petits marchés, c'est difficile. Dans le projet de loi C-26, nous avons mis en place une garantie de trois ans pour les services aux petites communautés. Ce n'est peut-être pas bon pour Air Canada parce que, pour la plupart des routes, Air Canada perd de l'argent. Si Air Canada est restreint aux grandes communautés, cela donne l'occasion aux petits transporteurs de fournir des services. En ce qui concerne la qualité de la sécurité, c'est égal à travers le pays. Pour ce qui est de la fréquence des vols et la qualité des services, cela dépend du marché. Nous avons la preuve actuellement qu'il y a plus de concurrence dans les communautés du Nord du pays maintenant que dans les communautés de l'Atlantique ou du Nord de l'Ontario. C'est un équilibre pour le gouvernement et une chose difficile à régler.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Hier, à l'aéroport de Charlottetown, je parlais au PDG de l'administration aéroportuaire de Charlottetown qui évoquait l'augmentation des coûts. Il me disait que depuis le 11 septembre, il a fallu renforcer énormément la sécurité, ce qui

which is having a big effect on the bottom line. Will the government consider offering assistance to the small airports for this added expense?

**Mr. Collenette:** This is a problem in all airports. We will be dealing with it very shortly. The airports have been very good; they put on extra police and security and have paid for it themselves. It is unsustainable to do this.

That is why we are looking at all the security costs that have resulted since September 11. Those costs include policing and new equipment purchases. We are looking at who does the screening, how it should be managed and how it can be improved. There will be a very high cost to all of that, and that must be paid either by the travelling public or the taxpayer. You are right to say that the smaller airports cannot sustain that kind of cost. That was not part of the deal, if you will. If the government imposes and the public agrees to the extra security, then it must be paid for in some way and it should not really be a burden on the airports.

**Senator Spivak:** There are a number of retired police officers across the country. Some of them have spoken to me, strangely enough, and I am sure they could be used as a work force for security. They are trained people.

I want to ask if there are any lessons from CN that could be applied to the aviation industry? Air Canada is not just a private corporation; it is not just business as usual. This is also a public utility, and so is the railway, which seems to be doing much better.

**Mr. Collenette:** I understand the analogy. There was deregulation in the railway; we privatized CN. Under the 1996 act the railways are allowed to abandon track. Although 80 per cent of the abandoned track has been short-lined it has been quite successful. However, there are challenges coming down the road. For example, many of these short lines can operate and make money but they do not make enough money to invest in the capital upgrades that are required. One particular problem that they have is that CN and CP are moving towards heavier railcars. Those heavier railcars cannot go on many of the short lines because they need better track, upgrades, ties, ballasts, and so on. The short lines do not have a way to pay for that. This is something we will be talking about next year when we come back with the Canada Transportation Act amendments, because there are some major challenges.

The difference between CN and Air Canada is that CN moves containers of wheat, coal and potash, and those commodities do not have comfort problems. Air Canada is in the people-moving business. CN is in the freight business and the analogy is not entirely accurate because when you are hauling millions of

coûte très cher. Le gouvernement a-t-il l'intention d'aider les petits aéroports à faire face à cette dépense supplémentaire?

**M. Collenette:** C'est un problème qui se pose dans tous les aéroports. Nous allons nous en occuper très bientôt. Les aéroports ont fait un travail excellent, ils ont mis en place à leurs propres frais des services supplémentaires de police et de sécurité. Ils ne peuvent pas continuer à le faire indéfiniment.

C'est pourquoi nous examinons tous les coûts de sécurité qui sont apparus depuis le 11 septembre. Il y a notamment les services de police et les achats de matériel nouveau. Nous regardons la façon dont on effectue les contrôles, dont on devrait les gérer et les améliorer. Tout cela va coûter très cher, et il faudra que la facture soit payée par les voyageurs ou les contribuables. Vous avez raison de dire que les petits aéroports ne peuvent pas supporter un tel coût. Cela ne faisait pas partie des conditions, si vous voulez. Si le gouvernement impose ces mesures de sécurité supplémentaires et que le public est d'accord, il faut bien les payer d'une façon ou d'une autre et on ne peut pas imposer ce fardeau aux aéroports.

**Le sénateur Spivak:** Il y a un certain nombre de policiers à la retraite au Canada. Étonnamment, certains m'ont parlé, et je suis sûre qu'on pourrait utiliser leurs services pour la sécurité. Ce sont des gens bien entraînés.

Peut-on tirer de l'expérience du CN des leçons qui pourraient s'appliquer au secteur du transport aérien? Air Canada n'est pas une simple société privée, une entreprise comme les autres. C'est aussi un service public, tout comme les chemins de fer, qui semblent obtenir de meilleurs résultats.

**M. Collenette:** Je comprends votre comparaison. Nous avons déréglementé le transport ferroviaire et privatisé le CN. Sous le régime de la Loi de 1996, les sociétés ferroviaires sont autorisées à abandonner des voies. Cette disposition a donné d'excellents résultats, même si 80 p. 100 des voies abandonnées ont été converties en lignes ferroviaires sur courtes distances. Mais on prévoit qu'il y aura d'autres problèmes. Par exemple, bon nombre de ces chemins de fer secondaires peuvent fonctionner de façon rentable, mais ils ne rapportent pas suffisamment pour payer les investissements nécessaires dans la modernisation des immobilisations. L'un de leurs problèmes, entre autres, c'est que le CN et le CP s'orientent maintenant vers le transport de wagons plus lourds. Ces wagons plus lourds ne peuvent circuler sur les lignes secondaires parce qu'ils nécessitent un équipement plus moderne, de meilleurs rails, de meilleures traverses, de meilleurs ballasts, et cetera. Les chemins de fer secondaires ne peuvent pas s'offrir cela. C'est un sujet que nous devons aborder l'an prochain lorsque nous examinerons les modifications à la Loi sur les transports au Canada, car il existe des problèmes graves dans ce secteur également.

La différence entre le CN et Air Canada, c'est que le CN transporte des conteneurs de blé, de charbon et de potasse, et que le transport de ces produits ne pose pas de problèmes de confort. Air Canada, par contre, transporte des passagers. Le CN fait le transport de fret. La comparaison n'est donc pas entièrement juste



passengers a year that makes the operation much different from hauling millions of tonnes of commodities.

**Senator Spivak:** You can also look at the road situation to help the railway tracks, because roads are subsidized and railway tracks are not, never mind the tax write-offs in the railways. The railways are not able to compete in the same way.

**Mr. Collenette:** We are a little off topic, but I will say that since September 11 Via Rail has seen its traffic increase incredibly and is now the major transport competitor to Air Canada in the Montreal-Toronto-Ottawa triangle.

**Senator Gustafson:** I have a question on Air Canada's debt. Is this debt surmountable? We just had a major oil company go broke, and this morning you can buy fuel in Ottawa at 42 cents a litre; down from 80 cents.

Is bankruptcy a consideration? It seems to me that you are half in a Crown corporation and half in the business world. We are operating from the perspective of a Crown corporation and it is not working.

**Mr. Collenette:** It is a difficult situation for the reasons I gave earlier. We want a private-sector solution. That is why we have this bill. However, we still have to accept that there is a public interest that has to be dealt with and perhaps in some cases regulated, as with the Competition Act.

**Senator Gustafson:** Whoever is servicing the debt is obviously making more money on Air Canada than the corporation itself.

**Mr. Collenette:** I think you should ask those questions of the management of Air Canada.

**The Chairman:** We welcome witnesses from Air Canada at this time. Please proceed.

[Translation]

**Mr. Peter Donolo, Senior Vice-President, Corporate Affairs and Government Relations, Air Canada:** Firstly, I would like to thank you, on behalf of Air Canada and my colleagues, for inviting us here today to speak to this committee and to show our support for Bill C-38, tabled by the government.

[English]

Before we go into the specifics, I would like to take the opportunity to look at the big picture that Air Canada and the international airline industry has been faced with since September 11. September 11 was a catastrophe of unprecedented dimensions for North America and for the airline industry. It was the first time that airliners were used as weapons of mass destruction. The human toll has been horrible and the aftershock is still being felt. For the airline industry in particular it has been a body blow. We all know what Air Canada did in the immediate aftermath of September 11 terrorist attacks. We know that in the immediate hours following the attacks on the Pentagon and the World Trade Center, Air Canada was very active in working with the

car il est bien différent de transporter des millions de passagers par année ou des millions de tonnes de produits.

**Le sénateur Spivak:** On pourrait également envisager le transport routier pour aider le transport ferroviaire, car les routes sont subventionnées et les rails ne le sont pas, sans égard aux déductions d'impôt dont peuvent se prévaloir les sociétés ferroviaires. Les chemins de fer ne peuvent livrer concurrence sur un même pied.

**M. Collenette:** Nous nous écartons un peu de notre sujet, mais depuis le 11 septembre, la circulation chez Via Rail a énormément augmenté et c'est maintenant le principal transport concurrent d'Air Canada dans le triangle Montréal-Toronto-Ottawa.

**Le sénateur Gustafson:** J'ai une question au sujet de l'endettement d'Air Canada. Ce problème est-il surmontable? Une grande société pétrolière vient de faire faillite, et ce matin vous pouviez acheter de l'essence à Ottawa à 42 cents le litre, comparativement au prix précédent de 80 cents.

Air Canada pourrait-elle faire faillite? Cette société semble fonctionner à moitié comme une société de la Couronne et à moitié comme une société commerciale. Nous l'exploitons comme une société d'État et cela ne marche pas.

**M. Collenette:** La situation est difficile pour les raisons que je vous ai expliquées précédemment. Nous voulons une solution qui vienne du secteur privé. C'est pourquoi nous avons présenté ce projet de loi. Toutefois, nous devons encore accepter qu'il faut tenir compte de l'intérêt public et qu'il faut parfois réglementer cet intérêt, comme dans le cas de la Loi sur la concurrence.

**Le sénateur Gustafson:** Les créanciers d'Air Canada gagnent certes plus d'argent sur ces prêts qu'Air Canada n'en fait elle-même.

**M. Collenette:** Vous devriez poser ces questions à la direction d'Air Canada.

**La présidente:** Nous allons maintenant entendre les représentants d'Air Canada. Je vous laisse la parole.

[Français]

**M. Peter Donolo, premier vice-président, Affaires de l'entreprise et Relations gouvernementales, Air Canada:** Tout d'abord, je voudrais vous remercier, au nom d'Air Canada et de mes collègues, pour cette invitation aujourd'hui à témoigner devant ce comité et démontrer notre appui pour le projet de loi C-38, législation du gouvernement.

[Traduction]

Avant d'entrer dans les détails, je vais profiter de l'occasion pour vous dresser un tableau d'ensemble de la situation d'Air Canada et de l'industrie internationale du transport aérien depuis le 11 septembre. Les événements du 11 septembre ont été une catastrophe d'une ampleur sans précédent pour l'Amérique du Nord et pour le transport aérien. C'était la première fois que des avions étaient utilisés comme arme de destruction de masse. Le nombre des victimes humaines est horrible et on ressent encore les effets de cet attentat. Le coût a été particulièrement dur pour l'industrie du transport aérien. Nous savons tous ce qu'Air Canada a fait immédiatement après les attaques terroristes du 11 septembre. Nous savons que dans les heures qui ont suivi ces



Government of Canada through Transport Canada to assist in the shutdown of Canadian airports and, more importantly, to host hundreds of planes and their passengers from international origins and destined for the United States. Their passengers were hosted in airports across the country, and I am proud to say on behalf of our employees, by Air Canada employees at airports particularly in Atlantic Canada, who were not accustomed to greeting large carriers from all over the world. I have to salute the employees who did such a wonderful job in receiving them.

The impact of September 11 on the airline industry has been devastating. We have seen well-known airlines such as Swissair, Sabina and others go bankrupt in the aftermath of September 11. We cannot overestimate the impact of September 11 on an industry which has razor thin margins and which has a history of instability and difficulty, even in the best of times.

It is in this broad context that the American administration provided a stabilization package for their American airline industry shortly after the events of September 11. Even so, more than 100,000 airline employees in the United States have been laid off. Layoffs have taken place throughout the world, including airline employees in Canada.

I want to take a few moments to explain some of the actions that we have taken post-September 11 to stabilize Air Canada through this unprecedentedly difficult period.

Within two weeks of the September 11 terrorist attacks, we moved quickly to reduce our capacity by 20 per cent. We took 84 aircraft out of our fleet and proceeded with very difficult labour cost reductions, targeting initially 9,000 people. We have been able to mitigate some of those layoffs through work-sharing programs where we have been able to achieve savings without having to layoff such large numbers of people. Air Canada is laying off a considerable number of people and it is a difficult situation that we approach with great regret.

At this point we have a tremendous struggle to continue reducing our very large cost structure at Air Canada; a problem faced by other large global airlines. The institutional problems of very large cost structures due to labour costs and built-in costs are different from the low-cost, low-fare airlines. For example, five years ago, Air Canada at Toronto international airport was paying \$50 million in disbursements and rentals and last year paid \$200 million in such fees. We have tremendous expenses up front that we are working very hard to reduce.

attaques sur le Pentagone et le World Trade Center, Air Canada a collaboré activement avec le gouvernement du Canada, par l'entremise de Transports Canada, pour aider à la fermeture des aéroports canadiens et, surtout, pour accueillir les centaines d'avions et leurs passagers qui venaient de partout au monde à destination des États-Unis. Les passagers ont été recueillis dans les aéroports de tout le pays et, je le dis avec beaucoup de fierté pour nos employés, par des employés d'Air Canada dans les aéroports, plus particulièrement dans les provinces de l'Atlantique, où l'on n'était pas habitués de recevoir de gros transporteurs internationaux. Je lève mon chapeau aux employés qui ont fait un travail remarquable pour les accueillir.

Les événements du 11 septembre ont eu des effets dévastateurs dans le secteur du transport aérien. Des sociétés aériennes bien connues, entre autres Swiss Air et Sabena, ont été poussées en faillite par ces événements. On ne saurait surestimer les effets des attaques du 11 septembre sur une industrie dont les marges bénéficiaires ont l'épaisseur d'un fil de rasoir et qui, même quand les choses sont au mieux, ont toujours connu des difficultés et de l'instabilité.

C'est dans ce contexte général que le gouvernement américain a offert à son industrie de transport aérien un train de mesures de stabilisation peu après les événements du 11 septembre. Mais même là, les sociétés aériennes américaines ont mis à pied plus de 100 000 employés. Ces mises à pied se sont faites partout au monde, y compris parmi les employés des lignes aériennes au Canada.

Permettez-moi de prendre quelques instants pour expliquer certaines des mesures que nous avons prises après le 11 septembre pour stabiliser Air Canada, dans cette période de trouble sans précédent.

Dans les deux semaines qui ont suivi les attaques terroristes du 11 septembre, nous avons agi rapidement pour réduire de 20 p. 100 notre capacité. Nous avons retiré 84 aéronefs de notre flotte et nous avons effectué des réductions douloureuses de nos coûts de main-d'œuvre en ciblant, initialement, 9 000 personnes. Nous avons pu réduire en partie le nombre des mises à pied grâce à des programmes de partage de travail qui nous ont permis de réaliser des économies sans avoir à mettre à pied un trop grand nombre d'employés. Mais Air Canada doit néanmoins mettre à pied un nombre considérable d'employés et nous le faisons avec beaucoup de regrets.

À l'heure actuelle, nous luttons féroce pour continuer de réduire la très large structure des coûts d'Air Canada; c'est un problème auquel sont également confrontées d'autres grandes sociétés aériennes internationales. Les problèmes institutionnels des sociétés qui ont de très vastes structures de coûts en raison de leurs coûts de main-d'œuvre et de leurs coûts inhérents sont différents des problèmes des sociétés aériennes dont les coûts et les tarifs sont faibles. Il y a cinq ans, par exemple, Air Canada payait 50 millions de dollars en déboursement et en location à l'aéroport international de Toronto. L'an dernier, ces frais représentaient 200 millions de dollars. Nous avons d'énormes dépenses en amont que nous essayons de réduire.

Shortly after September 11 we initiated a fruitful and constructive dialogue with the government on the state of the industry, and on sustaining ourselves through this difficult period. One item we put on the table was removing the 15 per cent ownership limit. We are pleased and very appreciative that the government moved Bill C-38 through so quickly to address this specific issue.

In proposing to eliminate the individual share ownership and transfer restriction, the government is recognizing that Air Canada needs to be able to access any and all necessary resources that may be available in the equity and capital markets. It will leave them unencumbered by artificial barriers. We view this as a positive development as the corporation continues to implement measures to strengthen its financial and operating performance in the post-September 11 environment.

Likewise, we would support an increase in foreign ownership limits to 49 per cent from the current level of 25 per cent. We believe that would be useful in attracting foreign equity. We also understand that it is not currently in Bill C-38, although the minister has stated that it would not require a legislative change but an Order in Council change.

While it is unlikely that a foreign carrier today, given the state of the international airline industry, would have much interest in making a large financial commitment to carriers in other countries, it would not preclude the possibility of further relations with foreign carriers. As you know, we are part of the very strong Star Alliance network.

Honourable senators, you have important work to do as you deliberate on the regulatory framework of our industry, and we are happy to cooperate. During Minister Collenette's presentation there were a number of questions and discussions relating to issues beyond Bill C-38. My colleagues and I will be happy to respond to those questions.

**The Chairman:** As a corporation do you have any concerns about a dominant shareholder having too much influence on the running of the business?

**Mr. Donolo:** That is implicit with the current regulations and obviously it is a possibility. One reason why we believe that the current status quo does not lend itself to investors coming to the table is that an investor comes to the table without an opportunity to have much influence for the money he or she is putting in. Part of the deal is that someone will want to come to the table and have some influence. That is a check on the performance of the management team and of the board, as the minister said. It goes with the territory.

**The Chairman:** Would the concern be greater if we were talking about an institutional investor?

**Mr. John M. Baker, Senior Vice President and General Counsel, Air Canada:** No, I do not think so. As the minister has indicated, there is a very fine balance that must be maintained between the ability of a company like ours to find and be part of a

Peu après le 11 septembre, nous avons entrepris un dialogue constructif et fructueux avec le gouvernement sur l'état de l'industrie et sur les moyens de maintenir notre entreprise durant cette période difficile. L'une des mesures que nous avons proposées était l'élimination de la restriction de 15 p. 100 sur la propriété. Nous apprécions beaucoup le fait que le gouvernement ait présenté le projet de loi C-38 aussi rapidement pour régler cette question.

En proposant l'élimination de la limite du nombre d'actions qu'une personne peut posséder et céder, le gouvernement reconnaît qu'Air Canada doit pouvoir aller chercher toutes les ressources nécessaires qu'elle pourrait trouver dans le marché de l'investissement et des capitaux. De cette façon, Air Canada ne sera plus entravée par des obstacles artificiels. Nous estimons que c'est un progrès qui permettra à notre société de continuer de mettre en place des mesures pour remplacer son rendement financier et fonctionnel dans le monde de l'après 11 septembre.

De même, nous préconisons une augmentation de la limite de la propriété étrangère, qui pourrait passer des 25 p. 100 actuels à 49 p. 100. Nous croyons que cette mesure permettrait d'aller chercher des investissements étrangers. Nous comprenons également que cette mesure ne fait pas partie du projet de loi C-38, même si le ministre a déclaré qu'il suffirait pour la mettre en place d'un décret en conseil au lieu d'une modification législative.

Même s'il est peu probable de nos jours qu'un transporteur étranger soit prêt à faire un grand investissement dans des transports d'autres pays, compte tenu de l'état de l'industrie internationale du transport aérien, la possibilité de relations futures avec des transporteurs aériens ne serait pas exclue. Comme vous le savez, nous faisons partie d'un très solide réseau, Star Alliance.

Honorables sénateurs, vous avez devant vous la tâche importante de délibérer sur le cadre réglementaire de notre industrie, et nous sommes heureux de coopérer avec vous. Durant le témoignage du ministre Collenette, un certain nombre de vos questions et de vos observations dépassaient le cadre du projet de loi C-38. Mes collègues et moi serons heureux de répondre à ces questions.

**La présidente:** Dans votre société, vous inquiétez-vous de ce qu'un actionnaire dominant pourrait avoir trop d'influence sur l'exploitation de l'entreprise?

**M. Donolo:** On le mentionne implicitement dans les règlements actuels et c'est évidemment une possibilité. L'une des raisons pour lesquelles, d'après nous, le statu quo actuel ne favorise pas les investissements, c'est que les investisseurs n'ont pas beaucoup d'influence par rapport à l'argent qu'ils investissent. Généralement, les investisseurs veulent pouvoir exercer une certaine influence. C'est une façon de vérifier le rendement de l'équipe de gestion et des administrateurs, comme le ministre l'a dit. C'est naturel.

**La présidente:** Seriez-vous plus inquiet s'il s'agissait d'un investisseur institutionnel?

**M. John M. Baker, premier vice-président et conseiller juridique général, Air Canada:** Je ne crois pas, non. Comme l'a dit le ministre, il faut trouver un équilibre très délicat qui permet à une société comme la nôtre de trouver et d'appliquer une solution



private sector solution, and the private sector solution should in theory allow any investment at any level from whatever source. The levers that a major investor would have with respect to the policy and direction that the company will pursue and the performance of the management team come with that territory.

Whoever that investor may be will have to live within the regulatory constraints that the government imposes on the airline industry, and on Air Canada in particular. We ask that the government provide regulatory clarity for us and for the other players in the industry, with respect to how operations should proceed in the future. That is one of the major preconditions of concern for any investor that is interested in investing in Air Canada.

**The Chairman:** In earlier remarks, you suggested the need for a thorough examination of the Air Canada Public Participation Act. What changes would you like to see result from such an examination?

**Mr. Donolo:** I think the issue raised by a number of opposition members, as well as some witnesses, was that Air Canada operates under constraints that our competitors do not operate under. These are constraints regarding head office location and official language obligations. I want to state clearly and categorically that we do not seek release from any of those. We operate willingly and sincerely, but often imperfectly in terms of our official language obligations; we do our best to meet our official language obligations in a very complex industry.

We had a positive and fulsome discussion last night with the Standing Joint Committee on Official Languages seeking ways in which we can improve our services. Hopefully, that committee can help to provide some clarity for us to ensure that our labour contracts reflect the primacy of the official languages legislation. There has been discussion about those issues. Our representation at the committee was that we have an obligation to deliver official languages services. We believe it would make sense for other Canadian airlines to have a similar obligation, but in no way are we seeking a lowering of the bar at all. This is a serious obligation that we take seriously.

**Senator Gustafson:** I have one compliment for Air Canada and that is on safety. I have flown from Regina for 23 years and made over 800 trips. Even at times when the passengers are a little jumpy due to the time, Air Canada is very good on safety. I compliment you on that, and I hope that continues.

Some areas of management could be improved without a great deal of cost. I mentioned my experience on a late-night flight to Regina. A dinner used to be served on that flight but the dinner has been cancelled; it is a difficult situation for the passengers. I heard many complaints on that flight. I do not think the cost of a meal would break Air Canada's budget. Those kinds of problems could easily be corrected.

How serious is Air Canada's debt?

de secteur privé, et cette solution devrait en théorie permettre des investissements de tous niveaux et de toutes sources. Il est bien naturel qu'un grand investisseur jouisse d'un certain degré d'influence pour ce qui est de la politique et de l'orientation de la société ainsi que du rendement de l'équipe de gestion.

Cet investisseur, qui qu'il soit, devra respecter les limites que le gouvernement impose par règlement à l'industrie du transport aérien en général et à Air Canada en particulier. Nous demandons au gouvernement de préciser les règles pour nous et pour les autres intervenants de l'industrie, d'expliquer comment nous devrions fonctionner à l'avenir. C'est l'une des principales conditions préalables qui intéressent tout investisseur qui voudrait investir chez Air Canada.

**La présidente:** Vous avez dit précédemment qu'il faut faire un examen approfondi de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. D'après vous, quelles modifications devraient résulter de cet examen?

**M. Donolo:** Ce qu'ont dit un certain nombre de gens de l'opposition et certains témoins, c'est qu'Air Canada fait l'objet de limites qui ne s'appliquent pas à nos concurrents. Nous avons des limites entre autres quant à l'endroit où se trouve notre administration centrale et à nos obligations en matière de langues officielles. Je tiens à déclarer clairement et catégoriquement que nous ne demandons pas à être libérés de ces obligations. Nous nous acquittons volontiers et sincèrement, même si c'est parfois de façon imparfaite, de nos obligations en matière de langues officielles; nous faisons de notre mieux pour nous acquitter de ces obligations dans une industrie très complexe.

Nous avons eu hier soir une discussion très complète et très positive avec le Comité mixte permanent des langues officielles pour essayer de voir comment nous pouvons améliorer nos services. Ce comité nous aidera à préciser les règles afin que nos contrats de travail respectent la primauté de la Loi sur les langues officielles. Nous avons discuté de ces questions. Nous avons dit au comité que nous avons l'obligation d'offrir nos services dans les deux langues officielles. Il serait logique, à notre avis, que les autres sociétés aériennes canadiennes soient assujetties à la même obligation, mais nous ne demandons en aucun cas que la barre soit baissée. C'est une obligation grave à laquelle nous accordons beaucoup de sérieux.

**Le sénateur Gustafson:** J'ai un compliment à faire à Air Canada au sujet de la sécurité. Je viens de Regina par avion depuis 23 ans et j'ai fait plus de 800 vols. Même lorsque les passagers sont un peu secoués à cause des conditions météorologiques, il n'y a jamais de problèmes de sécurité à Air Canada. Je vous en félicite et j'espère que cela continuera.

On pourrait améliorer certains aspects de la gestion sans que ce soit très onéreux. J'ai parlé d'un vol que j'ai fait en soirée vers Regina. On servait généralement un repas durant ce vol, mais ce n'est plus le cas; ce n'est pas facile pour les passagers. J'ai entendu de nombreuses plaintes durant ce vol. Ce n'est pas le coût du repas qui ferait s'écrouler le budget d'Air Canada. Les problèmes de ce genre pourraient facilement être corrigés.

Quelle est la gravité du problème d'endettement d'Air Canada?



**Mr. Baker:** Air Canada took on the debt of Canadian Airlines with the acquisition of that airline two years ago. Canadian Airlines went through a very rigorous and successful restructuring process under the Companies' Creditors Arrangement Act in the spring of 2000. Air Canada has engaged in an aggressive fleet acquisition and modernization program over the last number of years. All of the aforementioned have created a fairly high debt load.

We are confident we can manage our way through this. The major airlines of the world are all highly leveraged because of the major capital costs of acquiring and maintaining equipment.

The downturn in the economy and the shocking impact of September 11 has had a negative effect, but we think that with the returning traffic flow we will be sufficiently in the comfort range. Our liquidity position is strong; it is obviously of major concern and we monitor it on a daily basis.

**Senator Gustafson:** With the low Canadian dollar, would this bill invite a lot of foreign investment from the United States? That is what happened in the grain industry in the Prairies. Companies can come in and buy up a good portion of the country with very few dollars, when you look at the low Canadian dollar.

**Mr. Donolo:** The 25 per cent maximum for foreign ownership will still be in place. Currently there is a 15 per cent limit for a single owner and 25 per cent for cumulative foreign investors.

Currently, our foreign ownership is between 10 per cent and 14 per cent. In any case, your concern is addressed by the 25 per cent maximum. We believe, however, that you could increase the ceiling but keep it under 50 per cent, so that we would still get the benefit of having investment but without the risk of outright foreign ownership.

**Senator Gustafson:** If you had seven foreign investors could they buy up the industry?

**Mr. Donolo:** We should be very clear that it is not a bull market in the airline industry right now. These are skittish times. Even in the best of times, investments in any large airline are considered risky investments; they are not for the faint of heart. Warren Buffett has said that the surest way to make \$1 million is to invest \$1 billion in an airline and watch your investment dwindle. He was not talking about Air Canada at the time.

**Senator Gustafson:** I draw a comparison with the grain industry that is no high flyer right now either. However, American companies are investing big dollars in that industry right now. They are buying up Alberta Wheat Pool and Manitoba Wheat Pool, and the Saskatchewan Wheat Pool is about ready to go. The dollar difference is an issue in this day.

**M. Baker:** Air Canada a repris les dettes des Lignes aériennes Canadien lorsqu'elle a fait l'acquisition de cette société il y a deux ans. Cette dernière avait subi une restructuration rigoureuse et positive sur le régime de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, au printemps de l'an 2000. Air Canada a entrepris un programme dynamique d'acquisition et de modernisation de sa flotte au cours des dernières années. Tout cela a alourdi notre endettement.

Nous sommes certains de pouvoir gérer ce problème. Partout au monde, les grandes sociétés aériennes sont fortement endettées à cause des coûts d'immobilisations importants liés à l'acquisition et à l'entretien de l'équipement.

Le ralentissement de l'économie et les événements du 11 septembre nous ont nui, mais nous croyons que lorsque le transport reprendra à la normale, nous serons dans une situation soutenable. Notre niveau de liquidités est très favorable; c'est l'une de nos grandes préoccupations et nous surveillons la situation quotidiennement.

**Le sénateur Gustafson:** Vu la faible valeur du dollar canadien, ce projet de loi pourrait-il attirer beaucoup d'investissements étrangers des États-Unis? C'est ce qui s'est produit dans le secteur des céréales dans les Prairies. Des entreprises américaines ont acheté une bonne partie de notre pays à faibles frais, vu le faible niveau de la devise canadienne.

**M. Donolo:** La limite de 25 p. 100 applicable à la propriété étrangère existera encore. À l'heure actuelle, la limite est de 15 p. 100 par actionnaire et de 25 p. 100 pour l'ensemble des investisseurs étrangers.

À l'heure actuelle, Air Canada appartient de 10 à 14 p. 100 à des intérêts étrangers. De toutes façons, le problème se trouve réglé par le maximum de 25 p. 100. Nous croyons toutefois que ce seuil pourrait être augmenté tout en restant sous la barre des 50 p. 100 afin que nous puissions continuer d'obtenir des investissements sans risquer que la société tombe entre les mains d'intérêts étrangers.

**Le sénateur Gustafson:** Par exemple, cet investisseur étranger pourrait-il s'approprier de l'industrie?

**M. Donolo:** Il faut préciser que le secteur du transport aérien n'est pas actuellement un marché à la hausse. Nous sommes dans une période instable. Même lorsque les choses sont au mieux, on considère qu'investir dans une grande société aérienne est risqué. Les investisseurs timides sont priés de s'abstenir. Warren Buffett a déclaré que la façon la plus sûre d'avoir 1 million de dollars, c'est d'investir 1 milliard de dollars dans une société aérienne et d'attendre que son investissement s'érode. À cette époque, il ne parlait pas d'Air Canada.

**Le sénateur Gustafson:** J'ai fait une comparaison avec le secteur des céréales qui n'est pas non plus maintenant d'un très bon rapport. Toutefois, les sociétés américaines investissent beaucoup actuellement dans ce secteur. Elles ont acheté l'Alberta Wheat Pool et le Manitoba Wheat Pool, et le Saskatchewan Wheat Pool est en cours de vente. La différence de valeur des devises pose un problème de nos jours.

**Senator Callbeck:** Mr. Donolo, you talked about the effect of September 11 on the expenditures of Air Canada. What about before September 11? When you took over Canadian Airlines, you would have forecasted your expenses and your bottom line for a considerable period of time. It is my understanding that, before the September 11, your expenditures were much above what you had forecast. I know the price of oil went up. Is that true and, if so, what were the major causes of those increases?

**Mr. Donolo:** I do not want to leave the impression that everything was fine before September 11. The airline industry, particularly large, full-service carriers were experiencing difficult financial times prior to September 11. In many ways large airlines are like the canary in the mine shaft. If there is an economic downturn coming, we are among the first to feel it.

Business traffic took a nosedive in the year 2001 and one reason for that was the decline, or the quasi-crash in the dot.com or high-tech industry. Another reason is the general decline in economic performance. We saw our largest private-sector corporate client, which spent \$100 million in 2000, reduce travelling expenses by 60 per cent. Even with the reduced expenditures the client remained our largest, with \$40 million of business spent with us. That shows the impact of the economic downturn.

The airlines that did well during that period, and this is true internationally, were the low-cost, low-fare airlines with no frills serving a very price-sensitive market.

We have traditionally relied upon business-fare tickets to provide our profits, to be the real bread and butter of our operation. With the bottom dropping out of that market, we have been moving very quickly to try to get costs out of the system. We began that effort long before September 11; we began in January of last year. Some U.S. airline analysts have said that we were ahead of the curve in addressing costs, compared to large U.S. carriers. We have also been active, as you know, in trying to participate in the low-fare end of the business, which has become an issue of some controversy.

**Senator Callbeck:** So the major reason for those big losses was the decrease in the business traffic?

**Mr. Donolo:** It was the general economic downturn and the decrease in business traffic in particular.

**Mr. Baker:** It was also the rapidly escalating cost of fuel in 2001 that has only now seen some relief. It added about \$600 million to our costs.

**Senator Callbeck:** Those are the two big reasons. You mentioned the discount airlines. I want to know the difference between the service that we get in the Maritimes, for which we

**Le sénateur Callbeck:** Monsieur Donolo, vous avez parlé des répercussions des événements du 11 septembre sur les dépenses d'Air Canada. Mais qu'en était-il avant cette date? Lorsque vous avez repris Canadien, vous avez sans doute prévu vos dépenses et vos résultats sur une période considérable. Je crois savoir qu'avant le 11 septembre, vos dépenses étaient bien supérieures à ce que vous aviez prévu. Je sais que le prix du pétrole avait augmenté. Est-ce exact, et, si c'est le cas, quelles étaient les principales raisons de ces augmentations?

**M. Donolo:** Je ne veux pas vous donner l'impression que la situation était rose avant le 11 septembre. Le secteur du transport aérien, plus particulièrement les grands transporteurs à service complet, avaient déjà des difficultés financières avant le 11 septembre. Les grandes sociétés aériennes sont un peu comme les canaris qu'on amenait dans les mines de charbon. Lorsque l'économie ralentit, nous sommes les premiers à en sentir les effets.

Notre clientèle commerciale a chuté en 2001, entre autres à cause du déclin ou du quasi-effondrement du secteur de la haute technologie ou du secteur dot.com. Il y a eu aussi la réduction générale du rendement économique. Notre plus grand client commercial du secteur privé qui dépensait 100 millions de dollars en 2000, a réduit ses dépenses de voyages de 60 p. 100. Malgré cette réduction, cette société, qui a dépensé 40 millions de dollars chez nous, demeure notre principal client. Cela illustre les effets du ralentissement économique.

Les compagnies aériennes qui ont eu de bons résultats pendant cette période, et cela vaut pour tous les pays, ont été celles qui offrent des tarifs très bas, dont les frais généraux sont très faibles et qui offrent un service de base sur un marché où le prix est l'élément le plus important.

Nous avons toujours compté sur les billets en classe affaires pour assurer notre marge bénéficiaire, pour assurer la rentabilité de nos activités. Comme ce segment du marché s'est désintégré, nous sommes intervenus très rapidement pour essayer de réduire les frais généraux. C'est un effort que nous avons entrepris bien avant le 11 septembre, au mois de janvier de l'an dernier. Certains analystes du transport aérien civil aux États-Unis ont dit que nous étions en avance des grandes compagnies aériennes américaines sur la courbe des frais généraux. Comme vous le savez, nous avons également fait le maximum pour essayer de pénétrer le marché des billets à bas tarif, ce qui a d'ailleurs suscité quelques controverses.

**Le sénateur Callbeck:** Si j'ai bien compris, ces grosses pertes ont été principalement occasionnées par la diminution des ventes de billets en classe affaires?

**M. Donolo:** Le ralentissement économique généralisé et, en particulier, la diminution des voyages en classe affaires, oui.

**M. Baker:** Il y a également eu, en 2001, la montée en flèche du coût du carburant qui commence seulement à s'inverser, mais qui a ajouté environ 600 millions de dollars à nos frais généraux.

**Le sénateur Callbeck:** Voilà donc les deux principales raisons. Vous avez évoqué les compagnies aériennes qui offrent des tarifs super-économiques. Je voudrais que vous me disiez la différence



pay full fair, and the Tango line. You say that Tango is “no frills,” but I do not consider that we get any frills.

I fly home from Ottawa to Charlottetown. An economy return ticket runs anywhere from \$1,200 to \$1,400, unless you happen to get a seat sale. You leave here around 6 o'clock and get home around 10 o'clock. We used to get dinner, then it became a lunch, and now it is down to a bag of pretzels.

What is the difference in service between the Tango line with its low fares and the Maritimes service at high fares?

**Mr. Donolo:** The Tango product is designed, from step one, in a very different way from the main line. First, the plane is reconfigured; there is no business class in the plane. There are more seats, going from 130 to 159 seats. That enables us to get more revenue on the plane.

We are also reducing the number of flight attendants to 1 per 40 people, which is the Transport Canada minimum.

We are obviously able to increase the revenues on the plane. For everything on top of your base ticket on Tango, you pay extra. If you want a cup of coffee, you pay \$1 for it.

You buy the cheapest ticket that you can get. A sandwich, a cup of coffee and earphones to listen to music or watch a movie is all extra. That allows us to reduce many of the costs in the main line system.

The vast majority of the bookings on Tango are done directly on-line. That eliminates many costs for Air Canada because you deal directly in a one-stop way with Air Canada to purchase your ticket.

We have taken out costs in every step along the way. That enables us to offer not only a low price, but also a low price without all the restrictions that normally go along with a seat sale price. The price that you pay booking on Tango a month in advance is the same as that that you pay if you walk up to the counter at the airport, if there are tickets available.

The consumer benefit is strong in terms of the clarity of the price. Costs to us are disentangled every step of the way.

**Senator Callbeck:** Are you saying that when we are flying Air Canada in the Maritimes we have more space in economy that we would have on Tango?

**Mr. Donolo:** The economy class does not have more space. The business class has more space.

qui existe entre la catégorie de services qui nous est offerte dans les Maritimes, là où nous payons plein tarif, et les lignes Tango. Vous nous dites que les vols Tango sont des vols «secs», mais moi ne je pense pas que nous ayons un meilleur service sur les vols ordinaires.

Je prends l'avion pour rentrer chez moi à Charlottetown. Un billet aller-retour en classe économique coûte de 1 200 à 1 400 \$, sauf lorsqu'on peut profiter d'une vente de sièges. L'avion part d'Ottawa vers 18 heures et m'amène chez moi vers 22 heures. Auparavant, on nous servait un repas chaud, puis on a commencé à nous servir un repas froid, et maintenant, tout ce que nous recevons c'est un sac de croustilles.

Quelle est donc la différence de niveau de service entre les vols Tango, qui sont offerts à tarif réduit, et les vols ordinaires pour les Maritimes pour lesquels nous payons plein tarif?

**M. Donolo:** Le service Tango a été conçu dès le départ sous une optique très différente du service offert sur les lignes principales. Pour commencer, la configuration des cabines a été refaite en ce sens qu'il n'y a pas de classe affaires. L'avion comporte donc davantage de sièges, 159 au lieu de 130. Cela nous permet d'augmenter le chiffre d'affaires que rapporte le vol.

Nous réduisons également le nombre d'agents de bord au minimum autorisé par Transports Canada, c'est-à-dire un agent pour 40 passagers.

De toute évidence, les vols comme cela nous permettent d'augmenter notre chiffre d'affaires. Ainsi, tout ce que vous demandez à bord, vous devez le payer en plus du prix du billet Tango. Si vous voulez une tasse de café, cela vous coûte 1 \$.

Vous achetez donc le billet le moins cher qui existe. Mais tout le reste est en supplément, que ce soit la collation, le café ou les écouteurs pour regarder le film. Cela nous permet de diminuer une bonne partie des frais généraux sur le système principal.

Avec Tango, la très grande majorité des réservations se font directement par ordinateur, ce qui élimine une bonne partie des frais généraux d'Air Canada étant donné que le client achète son ticket directement, sans intermédiaire, auprès d'Air Canada.

Et à toutes les étapes du processus, nous avons ainsi réduit les frais généraux, ce qui nous a permis non seulement d'offrir un tarif très bas, mais également d'éliminer toutes les restrictions qui sont normalement imposées dans le cas d'une vente de sièges. Le prix que vous payez pour faire une réservation un mois à l'avance sur un vol Tango est le même que celui que vous paierez si vous allez acheter votre billet au guichet à l'aéroport, si tant est qu'il y ait encore des sièges libres.

Au niveau de la transparence des prix, le consommateur est clairement gagnant. À chaque étape du processus, les différents éléments de nos frais généraux sont ainsi décompartimentés.

**Le sénateur Callbeck:** Vous voulez nous faire croire que, dans les Maritimes, lorsque nous volons sur Air Canada, il y a plus d'espace en classe économique que sur un vol Tango?

**M. Donolo:** Il n'y a pas davantage d'espace en place économique. Il y a davantage d'espace en classe affaires.



**Senator Callbeck:** There is no more space in economy. Tango has a ratio of 1 flight attendant to 40 people. What do we have in the Maritimes?

**Mr. Stephen Markey, Vice President, Government Relations and Regulations Affairs, Air Canada:** On a 737, there would be three to four flight attendants, the way they are currently configured. On the new Tango plane, there would be a maximum of four.

**Senator Callbeck:** The small planes going to Prince Edward Island has 37 seats. Therefore, we would have one flight attendant?

**Mr. Baker:** That would be correct. The transport requirement is one attendant for each 40 passengers.

**Senator Callbeck:** I do not see any difference except that we are paying through the nose.

**Mr. Donolo:** There is no network feed for Tango. Tango is strictly point to point. You cannot change on to any other planes. It is strictly point to point. It is designed to lower costs.

**Mr. Markey:** It is designed to be a simple product. As simple as we can make it in the airline industry, which historically, has not been simple. By our standards, it is simple. As a result, you shed costs by shedding complexity in the system.

**Senator Callbeck:** On Tango, you can buy a sandwich. We cannot even do that on Air Canada.

**Mr. Donolo:** That is a good point.

**Mr. Markey:** That has not gone unnoticed since we launched Tango. The Tango customers have an ability to do something that main line customers do not have.

**Senator LaPierre:** You have Tango now. Do you have Rumba coming, or some other dance that will be different from Tango?

**Mr. Donolo:** It will be somewhat different than Tango, because the plan for the low cost carrier is to have an agreement with our unions for them to work at a lower scale on this low cost carrier than they currently work on either Tango or the main line. That would mean increased cost savings, and that would allow us to form it as a separate subsidiary, which would have a low cost culture all of its own.

**Senator LaPierre:** It will destroy WestJet, but do not go there.

**Mr. Donolo:** With respect and great friendship, I need to respond to something like that.

**Senator LaPierre:** I was only kidding.

**Senator Spivak:** Why were you kidding?

**Le sénateur Callbeck:** En classe économique, il n'y a donc pas davantage d'espace entre les sièges. Les vols Tango ont un agent de bord pour 40 passagers. Quelle est la proportion pour les Maritimes.

**M. Stephen Markey, vice-président, Relations gouvernementales et affaires réglementaires, Air Canada:** Sur un 737 dont la cabine offre la configuration actuelle, il y aurait trois ou quatre agents de bord. Sur les nouveaux vols Tango, il y en aurait au maximum quatre.

**Le sénateur Callbeck:** Les petits appareils qui desservent l'Île-du-Prince-Édouard peuvent emporter 37 passagers. Par conséquent, il n'y aurait qu'un seul agent de bord?

**M. Baker:** C'est exact. Le ministère des Transports exige un minimum d'un agent de bord pour 40 passagers.

**Le sénateur Callbeck:** Je ne vois là aucune différence, si ce n'est que nous payons le prix fort.

**M. Donolo:** Le système Tango n'est pas relié au réseau. Il s'agit strictement de liaisons de ville à ville. Vous ne pouvez pas avoir de correspondance. Il s'agit exclusivement de liaisons de ville à ville, et le système est conçu de manière à réduire les frais généraux.

**M. Markey:** Nous voulions un produit simple, un produit aussi simple qu'on pourrait en offrir dans l'industrie du transport aérien, une industrie qui n'a jamais été simple. Dans notre optique, ce produit est effectivement simple. Il nous permet de réduire les frais généraux grâce à un système qui est moins complexe.

**Le sénateur Callbeck:** Sur un vol Tango, vous pouvez acheter un sandwich. Sur un vol Air Canada, ce n'est même pas possible.

**M. Donolo:** Vous avez parfaitement raison.

**M. Markey:** Ce genre de chose n'est pas passé inaperçu depuis le lancement du système Tango. Les clients Tango ont en effet des options que nous n'offrons pas aux passagers des vols Air Canada.

**Le sénateur LaPierre:** Bon, vous avez maintenant le système Tango. Est-ce que vous avez un système Rumba en projet, ou une autre danse qui sera différente de Tango?

**M. Donolo:** Ce sera quelque chose d'un peu différent de Tango, étant donné que le plan de création du transporteur super-économique exigera que nos syndicats acceptent, sur les vols super-économiques, un taux de rémunération moindre que n'est le cas sur les vols Tango ou sur les vols Air Canada. Cela nous permettrait de réduire encore davantage les frais généraux et de former une filiale distincte basée sur une formule de frais généraux réduits à l'essentiel qui lui serait propre.

**Le sénateur LaPierre:** Cela va détruire WestJet, mais de toutes façons je ne vais pas dans l'Ouest.

**M. Donolo:** En toute déférence et malgré toute l'amitié que je vous porte, je ne peux pas laisser un tel commentaire sans réponse.

**Le sénateur LaPierre:** Ce n'était qu'une blague.

**Le sénateur Spivak:** Au détriment de qui?

**Senator LaPierre:** I happen to be a friend of Air Canada. Could you tell me how many shareholders you have? Could you find that out?

**Mr. Donolo:** Yes.

**Senator LaPierre:** Yes. Could you find out for me how many own the limit of the shares? Currently, there is a limit on the amount of shares that can be owned by one person.

**Mr. Baker:** The 15 per cent limitation that is the subject of this bill is the only limit.

**Senator LaPierre:** Yes, how many people own 15 per cent?

**Mr. Donolo:** None.

**Mr. Baker:** None.

**Senator LaPierre:** Do you have any shares outstanding?

**Mr. Baker:** We have some 120 million issued and outstanding.

**Senator LaPierre:** If I am to make a rational judgments to do this, I need some of that information.

Has there been a great movement of shares in the company since September 11?

**Mr. Baker:** There has been a fair amount of trading in the last number of weeks. The events surrounding Canada 3000 have created some activity. This legislation itself has created some interest.

**Senator LaPierre:** I see that.

**Mr. Donolo:** There has been a massive amount of trading airline stocks, in general. Many stocks are taking big tumbles. Our stock has gone as low as under \$2. It is now around the \$5 mark.

The other point worth noting is that there has been a trend in recent years towards greater retail holding of our shares. Small shareholders are more present now than a few years ago.

**Mr. Markey:** Much of the trading cannot be documented in detail because there is a lag time.

**Senator LaPierre:** If I buy 49 per cent of your company, do I control it?

**Mr. Baker:** If there is not a block that controls 51 per cent, yes.

**Senator LaPierre:** Why would any one want to buy shares in your company with the debt load that you have? People in the know tell me that you are the worst managed company on the planet. Why would any one want to buy your shares?

**Senator Spivak:** Speculation.

**Senator LaPierre:** It might go up.

**Mr. Markey:** There was significant speculation in the stock after September 11. It declined even lower than it is currently at.

**Senator LaPierre:** You buy low and sell high.

**Le sénateur LaPierre:** Mais non, j'aime beaucoup Air Canada. Combien d'actionnaires avez-vous, pouvez-vous me le dire?

**M. Donolo:** Oui.

**Le sénateur LaPierre:** Bon. Pouvez-vous me dire combien de ces actionnaires sont à la limite légale? À l'heure actuelle, un actionnaire peut détenir un nombre maximum d'actions.

**M. Baker:** La limite de 15 p. 100 qui est l'objet de ce projet de loi est la seule restriction.

**Le sénateur LaPierre:** Combien de gens détiennent 15 p. 100?

**M. Donolo:** Aucun.

**M. Baker:** Aucun.

**Le sénateur LaPierre:** Avez-vous des actions en circulation?

**M. Baker:** Il y en a 120 millions.

**Le sénateur LaPierre:** Si vous voulez que je puisse former un jugement rationnel, il va me falloir ce genre de renseignement.

Depuis le 11 septembre, les actions d'Air Canada ont-elles fait l'objet de beaucoup de transactions?

**M. Baker:** Il y en a en effet beaucoup depuis quelques semaines. La situation de Canada 3000 a créé une certaine activité, et le projet de loi lui aussi a suscité un certain intérêt.

**Le sénateur LaPierre:** Je le constate en effet.

**M. Donolo:** Le secteur du transport aérien a été, en règle générale, extrêmement actif en bourse. De nombreux titres ont beaucoup chuté. Le nôtre est même tombé en deçà de 2 \$, et il se situe actuellement aux alentours des 5 \$.

Il y a un autre élément digne de mention, en l'occurrence que depuis quelques années, nos titres ont beaucoup plus tendance à être détenus en blocs plus petits. Nous comptons actuellement beaucoup plus de petits actionnaires qu'il y a quelques années.

**M. Markey:** La plupart des transactions échappent à un examen détaillé car elles sont trop récentes.

**Le sénateur LaPierre:** Si j'achète 49 p. 100 des parts de votre compagnie, est-ce que je deviendrai actionnaire majoritaire?

**M. Baker:** Oui, à moins que quelqu'un d'autre ne détienne les 51 p. 100 restants.

**Le sénateur LaPierre:** Qui voudrait acheter des parts d'Air Canada avec le niveau d'endettement que vous avez? Des spécialistes m'ont dit que dans le monde entier, il n'y avait pas de compagnie plus mal gérée que la vôtre. Qui voudrait donc acheter des actions d'Air Canada?

**Le sénateur Spivak:** Des spéculateurs.

**Le sénateur LaPierre:** Les actions pourraient fort bien monter.

**M. Markey:** Il y a eu beaucoup de spéculation sur les titres depuis le 11 septembre, et le prix a même atteint un niveau inférieur au niveau actuel.

**Le sénateur LaPierre:** Il faut acheter à la baisse et vendre à la hausse.



**Mr. Markey:** I am not recommending that it is a good time to buy right now. However, I believe that it is a good time to buy stocks. That is a judgment you will have to make on your own, but there has been a lot of trading. Many people have done well.

Traditionally, airline stocks have been very cyclical and highly explosive. As a general rule, they are not something that people have held for an extended period of time. They have been very much patterned as an investment.

**Mr. Donolo:** With respect, I echo the words of Minister Collenette. Air Canada is considered an excellent international airline. It has a very strong domestic transborder and international network. It is part of the large Star Alliance network. Therefore, over the long-term, notwithstanding the current upheavals in the industry as a whole, Air Canada is a strong horse to back.

**Senator LaPierre:** I find it interesting that the first thing you hear is that you are poorly managed. I would say that peanuts are not good on the airline. There are children who are allergic to peanuts and merely touching them might create a problem. Furthermore, pretzels are no good for anyone's health. I think that you should give them cookies or chocolate. That is the best thing to do.

**Mr. Baker:** We discontinued peanuts three years ago.

**Senator LaPierre:** I got them.

**Mr. Markey:** You probably have almonds or cashews.

**The Chairman:** Let's return to Bill C-38, please.

**Senator Spivak:** With regard to Senator LaPierre's remarks, it is considered in the industry that a shareholder with 20 per cent can control a company. That is a rule of thumb. You do not need 49 per cent in order to control a company.

You mentioned that you are after clarity of regulation and that you are after more certainty. Would you explain what you mean by clarity? Are you suggesting that you might be further regulated? Is that in connection with the minister's statement that it is unsustainable for you to have 80 per cent of the market?

**Mr. Donolo:** First, we did not go out asking for 80 per cent of the market. In fact, Robert Milton was quoted in the media as describing an 80 per cent market share as a curse.

In many ways, it is. We are so big that any complaint, no matter how large or how picayune, is directed at us because Air Canada is a large target. That is a reality with which we must deal.

**M. Markey:** Je ne dirais pas que le moment est propice pour acheter, mais je crois qu'il y a toujours un bon moment pour acheter des actions. Bien sûr, c'est une question de jugement individuel, mais il y a effectivement eu énormément de transactions et beaucoup de gens s'en sont fort bien tirés.

Les actions des compagnies aériennes ont toujours eu un caractère extrêmement cyclique et fortement volatil. Dans l'ensemble, ce sont des titres qu'on achète pour les conserver relativement longtemps. C'est un cycle d'investissement qui est bien connu.

**M. Donolo:** En toute déférence, je voudrais renchérir sur ce que disait le ministre Collenette. Air Canada a la réputation d'être une excellente compagnie aérienne internationale. Elle offre un réseau intérieur, nord-américain et international extrêmement serré. Elle fait partie du réseau Star Alliance. Par conséquent, dans une optique à long terme, et malgré les soubresauts qui agitent toute l'industrie du transport aérien, Air Canada demeure un cheval sûr.

**Le sénateur LaPierre:** Je trouve intéressant que le premier commentaire qu'on entend, c'est que Air Canada est mal géré. Moi, je vous dirais qu'il ne faut pas servir de cacahuètes à bord. Il y a des enfants qui sont allergiques aux cacahuètes et le simple fait d'en toucher une pourrait déclencher une crise. Par ailleurs, les bretzels ne sont pas bons pour la santé. Je pense qu'il faudrait plutôt donner aux passagers des biscuits ou du chocolat. Ce serait la meilleure chose à faire.

**M. Baker:** Cela fait trois ans que nous n'offrons plus de cacahuètes à bord de nos avions.

**Le sénateur LaPierre:** Moi, j'en ai reçu.

**M. Markey:** C'était probablement des amandes ou des cajous.

**La présidente:** Revenons au projet de loi C-38, si vous voulez bien.

**Le sénateur Spivak:** Pour faire suite à ce que disait le sénateur LaPierre, on considère dans l'industrie qu'un actionnaire qui détiendrait 20 p. 100 des actions serait à toutes fins pratiques un actionnaire majoritaire. C'est une règle empirique. Il ne faut pas nécessairement 49 p. 100 des actions pour prendre le contrôle d'une compagnie.

Vous avez dit que vous vouliez une réglementation claire et que vous souhaitiez également une plus grande certitude. Qu'entendez-vous par une réglementation claire? Laisseriez-vous entendre qu'il se pourrait que vous soyez davantage réglementés? Cela s'inscrit-il dans le droit fil de ce qu'a dit le ministre, en l'occurrence, qu'il serait intolérable de vous laisser 80 p. 100 du marché?

**M. Donolo:** Pour commencer, nous n'avons jamais demandé 80 p. 100 du marché. D'ailleurs, Robert Milton aurait dit, d'après les médias, que ce serait une véritable calamité pour Air Canada de détenir 80 p. 100 du marché.

Et à bien des égards, ce serait le cas. Nous sommes tellement gros que n'importe quelle plainte, insignifiante ou majeure, nous vise parce qu'Air Canada est une cible évidente. C'est là une réalité avec laquelle nous devons composer.



In terms of constraints or obstacles, there are a number of them. This goes to the point we made about clarity. There are a number of obstacles that we believe are basically unfair. We operate an industry that is a necessity for Canada; it provides a transportation backbone for the country and regulation has an important role to play in the industry. We do not balk at that. For safety purposes, if nothing else, there is an important need for regulation. However, we take issue with some of the measures that have been used against us. We are currently appearing before a competition tribunal hearing over the ability of the Competition Bureau to prevent us from competing on price. That hearing has now been adjourned until March because of the crisis in the industry.

This goes to a point raised earlier by Senator Spivak when she used the term "predatory pricing." The fact is that Air Canada has not been found to be using predatory pricing by any regulatory tribunal or court in the country.

**Senator Spivak:** It was close though because the Commissioner of Competition was just about to lower the boom.

**Mr. Donolo:** The fact is that the Competition Bureau is able to prevent us from matching the price that is set by a competitor in a market. I am not talking about going in there and undercutting the competitor with a predatory price. I am not talking about driving them out of business. I am talking about going into a market and matching the price that has already been set. I would challenge anyone to name me one other Canadian industry where a specific company is prevented from matching the prices already set by a competitor.

Our concern extends even further. We are currently challenging the excessive powers before the tribunal. There has been talk on the part of the government about the possibility of augmenting what we consider to already be the excessive powers of the Commissioner of the Competition Bureau. We believe that is the wrong way to go.

**Mr. Baker:** I want to comment on the thrust of your question about clarity. We have, on the one hand, an uncertain framework established through the Competition Act regime. We are before the tribunal to determine what is called "avoidable costs." That test determines how we as a dominant carrier can price to meet competition. We hope that test will be determined at the hearing in the spring of next year. That will give all stakeholders some clarity. Pending that, we do not know how to price.

Second, under Bill C-26 there are the powers given to the CTA, which allow the CTA to look at our pricing structure and demand that we reduce prices on certain routes that are called "monopoly routes." The CTA has, from time to time, linked routes on which there are no competing services to routes where there are competing services. They have told us that the competitive route is comparable to the route where there is no competition and match your price.

Pour ce qui est des contraintes ou des obstacles, il y en a plusieurs. Et cela revient d'ailleurs à ce que nous disions au sujet de la clarté. Il y a plusieurs obstacles qui, selon nous, sont parfaitement injustes. Nous sommes une industrie qui, pour le Canada, est une nécessité. Cette industrie est l'ossature même du transport à l'échelle nationale et la réglementation de cette industrie y joue un rôle important. Cela ne nous dérange pas. Ne serait-ce que pour des raisons de sécurité, il faut en effet qu'il y ait une réglementation. Par contre, nous ne sommes pas d'accord avec certaines des mesures qui ont été utilisées à notre détriment. Nous sommes actuellement devant un tribunal de la concurrence qui est appelé à déterminer si le Bureau de la concurrence peut nous empêcher d'offrir des prix concurrents. Cette audience a été remise à mars en raison de la crise que connaît l'industrie.

Tout cela m'amène à ce que disait le sénateur Spivak en parlant de prix d'éviction. La réalité, c'est qu'aucun tribunal ou organisme de réglementation au Canada n'a jamais conclu qu'Air Canada avait une politique de prix d'éviction.

**Le sénateur Spivak:** Vous n'êtes pas passé loin parce que le commissaire de la concurrence était prêt à baisser la barre.

**M. Donolo:** Ce qui se passe, c'est que le Bureau de la concurrence peut effectivement nous empêcher d'offrir le même prix qu'un concurrent. Je ne veux pas parler ici de sous-enchères ni d'un prix d'éviction qui couperait l'herbe sous le pied d'un concurrent. Il ne s'agit pas de contraindre nos concurrents à la faillite. Je parle simplement d'un marché sur lequel nous offririons un prix égal à celui d'un concurrent. Je mets quiconque au défi de me donner un autre secteur de l'économie canadienne dans lequel une compagnie se verrait interdire d'offrir un prix égal à celui d'un concurrent.

Mais notre problème ne s'arrête pas là. Pour l'instant, nous contestons devant le tribunal ce pouvoir que nous considérons abusif. Le gouvernement a laissé entendre qu'il pourrait bien augmenter encore les pouvoirs du commissaire du Bureau de la concurrence, des pouvoirs que nous jugeons déjà excessifs. Selon nous, cette façon de faire est mauvaise.

**M. Baker:** Je voudrais dire un mot au sujet de votre question concernant la clarté. D'une part, nous avons un contexte incertain qui est le produit du régime imposé par la Loi sur la concurrence. Nous demandons au tribunal de définir ce qu'on appelle les «coûts évitables». C'est cet élément qui, en effet, détermine la structure de prix que nous pouvons adopter, en tant que transporteur dominant, vis-à-vis de notre concurrence. Nous espérons que l'audience qui aura lieu au printemps prochain nous donnera la définition de cet élément. Ainsi, toutes les parties prenantes sur le marché bénéficieront de cette clarté. Mais, dans l'entrefaite, nous ne savons toujours pas comment établir notre structure de prix.

En second lieu, le projet de loi C-26 donne à l'OTC des pouvoirs qui lui permettent d'examiner notre structure de prix et d'exiger que nous réduisions les tarifs sur certaines lignes appelées «routes à monopole». Il est arrivé que l'OTC compare une ligne sur laquelle nous n'avons pas de concurrents à une ligne exploitée également par un de nos concurrents et nous dise que, comme la seconde est comparable à la première, il faut que les tarifs soient les mêmes.

We are in a situation where we are boxed in between one agency telling us to lower our prices to meet the lowest common price in the market, and the other one saying we are not allowed to do that. We and all other competitors in the marketplace are finding it difficult to deal with that regulatory lack of clarity.

**Senator Spivak:** It is not a surprise for a situation in which there is a monopoly. You do have a monopoly on business travel. It is not surprising in any democracy, or under any rule of law, that there would be an investigation from a judicial point of view into those matters. Any situation can be interpreted in different ways.

I am hearing from you that you would like to have less regulation in terms of price. Is that accurate? Are you saying that you would like the Competition Bureau to get out of your way in terms of your pricing?

**Mr. Baker:** We would like clarity of regulation with respect to pricing.

**Mr. Donolo:** With respect, I am still waiting for someone to point out another industry where a competitor is not permitted to match the price of another competitor.

**Senator Spivak:** There is a term called "predatory pricing." You may call it matching your competitor's price, but in the law as given to us from the Government of Canada, there is such a term as "predatory pricing" and the determination of that is done according to judicial practices.

Let me point out one other thing. Never mind other industries. The airline industry is, in some sense, a public utility. In fact, you were a public utility. There is still that remnant because if you were just doing business you would blow off all the unprofitable routes and concentrate on Vancouver, Toronto and Montreal. That is not at issue here.

Air Canada was the finest airline on the face of the earth. The concern of many people is not just the pretzels, et cetera, but the fact that perhaps Air Canada is being managed into destruction or into mediocrity.

In relation to the issue of the pricing and going into Tango, many people are asking: Why you do not concentrate on fixing your main problem? As you know, that is written about frequently, and that is a legitimate question.

**Mr. Donolo:** One of the ways we are trying to fix our main problem is to get our costs down. One of the ways we are getting our costs down is, unfortunately, like all the large American airlines, is to cut some meal services. We hope that is not a permanent situation. Also, we are trying to get our costs down by finding new areas of profit in which the airline is able to participate. One of those is on the lower fare end.

**Senator Spivak:** Air Canada has 80 per cent of the market. You should not be looking into where your competitors are in

Nous nous trouvons donc coincés entre un organisme qui nous dit de baisser nos tarifs pour qu'ils correspondent au tarif commun le plus bas sur le marché, et un autre organisme qui nous dit que nous n'avons pas le droit de le faire. Tout comme nos concurrents, nous avons beaucoup de mal à composer avec ce manque de clarté dans la réglementation.

**Le sénateur Spivak:** Cela n'est pas étonnant dans une situation de monopole. Vous avez le monopole pour les voyages d'affaires. Il n'est pas étonnant dans une démocratie, ou en primauté du droit, que ce genre de chose fasse l'objet d'une enquête judiciaire. Il est toujours possible d'interpréter une situation sous des angles différents.

Si je vous entends bien, vous aimeriez une moindre réglementation des tarifs. Est-ce bien vrai? Vous voudriez que le Bureau de la concurrence ne s'occupe plus de vos tarifs?

**M. Baker:** Nous aimerions que la réglementation en matière tarifaire soit claire.

**M. Donolo:** En toute déférence, personne ne m'a encore donné l'exemple d'une autre industrie dans laquelle une compagnie se verrait interdire d'offrir un prix égal à celui d'un concurrent.

**Le sénateur Spivak:** Il y a une notion qui s'appelle le «prix d'éviction». Vous avez beau jeu de parler d'un tarif égal au tarif de votre concurrent, mais dans nos textes de loi, nous parlons de la notion de «prix d'éviction», et cette notion est définie par les tribunaux.

Autre chose encore, et peu importe les autres industries. L'industrie du transport aérien est à certains égards un service public. D'ailleurs, vous avez été jadis un service public. Il en reste quelque chose parce que si Air Canada était simplement une entreprise commerciale, vous pourriez facilement supprimer toutes les liaisons qui ne sont pas rentables et ne desservir que Vancouver, Toronto et Montréal. Ce n'est pas cela qui est en cause ici.

Air Canada était la meilleure compagnie aérienne qui soit. Ce qui inquiète beaucoup de gens, ce ne sont pas les cacahuètes et les bretzels, mais plutôt le fait que la gestion d'Air Canada est peut-être en train de condamner la compagnie à la disparition ou à la médiocrité.

En ce qui concerne la tarification et la création de Tango, beaucoup de gens se demandent pourquoi vous ne cherchez pas d'abord à régler votre principal problème. Comme vous le savez, beaucoup d'articles ont été écrits à ce sujet et c'est une question légitime.

**M. Donolo:** Une des façons dont on essaie de régler notre principal problème est de réduire nos coûts. Une façon de réduire nos coûts, malheureusement, comme beaucoup de grandes compagnies aériennes américaines, c'est de supprimer certains repas. Nous espérons que ce ne sera pas permanent. Nous essayons aussi de trouver d'autres secteurs bénéficiaires. Un de ceux-là est le marché des vols à bas prix.

**Le sénateur Spivak:** Air Canada détient 80 p. 100 du marché. Vous ne devriez pas vous tourner vers la part du marché où se



order to destroy them, but you should worry about your 80 per cent of the market.

**Mr. Donolo:** I would like to correct that. We are not looking to destroy anyone. We are looking to the market and the market has shifted in recent years towards the low fare end. If we cannot participate in that then we will be consigned to perpetual non-profitability. We do not think that is in the government's interest, we do not think that is in the interests of the taxpayers and we certainly do not think it is in the interests of the travelling public, who want low fares.

**Senator Spivak:** That is an amazing statement from a company that has 80 per cent of the traffic.

**Senator Adams:** My question is about costs. You said that Air Canada was losing money due to high costs and everything affecting the corporation at one time. After the privatizing of Air Canada, NAVCAN took over operation of the runways, as well as other functions. Perhaps you are overstaffed. What is costing so much? A few years ago you had 90 per cent control of the air passenger traffic in Canada. With 90 per cent, you should be able to make money even if you have good competition. Why, after privatization, has it gone down?

**Mr. Baker:** Some people describe the events of the last few years as "the perfect storm." We have been met by a series of factors that have all converged in a relatively short period of time. One factor was the acquisition of Canadian Airlines and its potential failure two years ago this month, as well as the unavoidable and increased costs that came with the integration of Canadian Airlines. There were costs attributed to the commitments that we made to government, in December 1999, for continual service in communities, and other costs such as employment guarantees as well as a whole range of costs that came together at one time. We had then, the incredible increase in the price of fuel that carved up the profitability of all airlines in the world and certainly affected us.

Over the past few years, we have seen a tendency toward what is described as the "Wal-Mart-ization" of the industry, a drive to commodity pricing. The consumer, as they go into a Wal-Mart, look for the lowest price, given that all other factors are equal.

That has very much changed the worldwide dynamic for the airline industry. The successful airlines are WestJet in this country, Southwest and JetBlue in the States, and Ryanair in Europe. Those are the only sustainable, profitable airlines over the last number of years.

That trend deeply affected all main carriers that were providing a host of products which were much more expensive to bear. We have had the impact of the recession on the economy. We now have the impact of September 11 exacerbating or augmenting all those situations. All of that came together at once to drive our costs higher and to drive our revenues away.

It is very difficult to reduce costs. Efforts to reduce costs understandably create reactions about pretzels. Efforts to reduce costs create massive unhappiness and resistance from our

trouvent vos concurrents pour les éliminer; vous devriez vous occuper de vos 80 p. 100.

**M. Donolo:** Permettez-moi de corriger cette information. Nous ne cherchons à éliminer personne. Nous nous tournons vers le marché et ce marché s'est déplacé ces dernières années en direction des services à bas prix. Si nous ne sommes pas présents sur ce marché, nous serons condamnés à la non-rentabilité à perpétuité. Nous estimons que ce n'est dans l'intérêt ni du gouvernement, ni du contribuable et surtout pas du public voyageur, qui veut de bas tarifs.

**Le sénateur Spivak:** C'est une déclaration étonnante d'une entreprise qui détient 80 p. 100 du trafic.

**Le sénateur Adams:** Ma question porte sur les coûts. Vous avez dit qu'Air Canada perd de l'argent à cause de ses coûts élevés et de tous les facteurs qui pèsent sur l'entreprise en même temps. Après la privatisation d'Air Canada, NAVCANN a pris en charge l'exploitation des pistes et d'autres tâches. Votre effectif est peut-être excessif. Qu'est-ce qui vous coûte si cher? Il y a quelques années, vous déteniez 90 p. 100 du trafic des voyageurs aériens au pays. Avec une telle part du marché, vous devriez pouvoir faire des bénéfices même si vous avez des concurrents. Pourquoi votre part du marché a-t-elle baissé après la privatisation?

**M. Baker:** Ces dernières années, nous nous sommes retrouvés, comme dans le titre du film, «En pleine tempête». Nous avons été la cible d'éléments qui se sont abattus sur nous dans un laps de temps relativement court. Il y a d'abord eu l'acquisition des Lignes aériennes Canadien et sa quasi-faillite il y a deux ans ce mois-ci, puis les coûts inévitables occasionnés par l'intégration de l'entreprise. Il y a aussi eu des coûts occasionnés par les engagements que nous avons pris auprès du gouvernement en décembre 1999 concernant le maintien du service dans les petites localités et d'autres coûts associés aux garanties d'emploi et quantité d'autres. Nous avons ensuite subi le renchérissement spectaculaire du carburant, qui a charcuté la rentabilité de toutes les compagnies aériennes, nous y compris.

Ces dernières années, on assiste aussi à ce que l'on appelle la «Wal-Martisation» du secteur, la fixation des prix à rabais. Toutes choses égales, le consommateur qui va chez Wal-Mart achète aux prix les plus bas.

Cela a beaucoup changé la dynamique mondiale du secteur aérien. Les entreprises qui ont du succès sont WestJet ici, Southwest et JetBlue aux États-Unis et Ryanair en Europe. Ce sont les seules compagnies aériennes rentables, qui survivent ces dernières années.

Cette tendance a beaucoup touché les gros transporteurs qui offraient tout un éventail de produits, beaucoup plus coûteux à offrir. Nous avons aussi subi les effets de la récession sur l'économie. Nous subissons maintenant les conséquences de l'attentat du 11 septembre, qui a exacerbé toutes ces difficultés. Tout cela s'est conjugué au même moment et a eu pour effet de faire monter nos coûts et baisser nos recettes.

Il est très difficile de réduire nos coûts. Quand on essaie, on obtient des réactions comme on pouvait s'y attendre à propos des bretzels. Nos essais rencontrent le fort mécontentement et la



employee base. They thought we would be growing. We had reductions in commissions to travel agencies; that created unhappiness. This is not an industry in which it is easy to make substantial savings that do not pass under a microscope of immense scrutiny from every quarter.

**Senator Adams:** You have cut down on the number of aircraft you were operating. Are they back on again? Canada 3000 was charter-based but they are bankrupt now and that leaves their planes unused.

**Mr. Donolo:** We had to ground 84 airplanes as part of our cost reduction after September 11. There are no plans to add those planes back to the fleet. Remember, this is all within a 20 per cent reduction in our capacity. Tango was put on within that reduced capacity. Any new activities that we take on will be at a 20 per cent reduced capacity because the market is just not strong enough to sustain more. The market is not what it once was.

**Senator Adams:** How many aircraft were put on the market as a result of Canada 3000 going bankrupt?

**Mr. Donolo:** We will not be acquiring any Canada 3000 aircraft. We have more than enough aircraft of our own. That is why we are grounding so many. We are not looking to buy any more aircraft.

[Translation]

**Senator Biron:** You would like the foreign ownership percentage to be raised to 49%. Would that not give control of the carrier to foreigners? You said that a person holding 49% of a carrier's stock could indeed control that company. Are you advocating this approach because you believe that there is insufficient Canadian investment to cover your requirements?

[English]

**Mr. Baker:** Yes. In accessing equity capital, one looks not only in the domestic marketplace but also in equity markets throughout the world. Other airlines have that ability as well. It is a prime means of securing necessary equity infusion into the company. Companies worldwide are able to access that. The Canadian marketplace is just too small to provide the type of equity injection that is required to fund corporations like ours that have major capital expenditure programs with the cost of aircraft.

[Translation]

**Senator Biron:** Did Onex have the necessary capital?

[English]

**Mr. Baker:** We assumed that Onex had the necessary capital in conjunction with American Airlines with whom it was making the bid.

[Translation]

**Senator Biron:** To change the subject slightly, I believe that Bell Canada is experiencing the same difficulties in some cases, in terms of the prices it can charge its competitors.

**Mr. Donolo:** That is quite likely.

résistance de nos employés. Ils pensaient que nous allions prendre de l'expansion. Nous avons réduit la commission des agents de voyages, ce qui a aussi créé du mécontentement. Ce n'est pas un secteur où il est facile de réaliser des économies majeures sans qu'elles soient scrutées à la loupe par tous.

**Le sénateur Adams:** Vous avez réduit le nombre d'appareils que vous exploitez. Ont-ils été remis en service? Canada 3000 était une entreprise de vol nolisé mais maintenant qu'elle a déposé son bilan ses appareils restent inutilisés.

**M. Donolo:** Pour réduire les coûts après le 11 septembre, nous avons dû immobiliser 84 appareils. Nous ne projetons pas remettre ces appareils en service. N'oubliez pas que nous avons réduit notre capacité de 20 p. 100. Tango est exploitée dans les mêmes conditions. Toute nouvelle activité de notre part se fera à hauteur de 20 p. 100 de réduction de capacité parce que le marché n'est pas assez vigoureux pour en accepter davantage. Le marché n'est plus ce qu'il était.

**Le sénateur Adams:** Combien d'appareils ont été mis sur le marché par suite de la disparition Canada 3000?

**M. Donolo:** Nous n'allons acheter aucun appareil de Canada 3000. Nous avons déjà plus d'appareils qu'il nous en faut. C'est pourquoi tant d'entre eux sont cloués au sol. Nous n'envisageons pas d'acheter d'autres appareils.

[Français]

**Le sénateur Biron:** Vous souhaiteriez que le pourcentage de propriété étrangère soit portée à 49 p. 100. Cela donnerait-il le contrôle de la compagnie à des étrangers? Vous avez répondu qu'une personne détenant 49 p. 100 des parts de la compagnie pouvait effectivement contrôler la compagnie. Souhaitez-vous cela parce que vous croyez ne pas avoir suffisamment d'investissements provenant du Canada pour vos besoins?

[Traduction]

**M. Baker:** Oui, quand on recherche du capital-risque, on ne se tourne pas uniquement vers le marché intérieur mais aussi sur les places financières de partout dans le monde. D'autres compagnies peuvent en faire autant. C'est un excellent moyen d'injecter des capitaux dans l'entreprise. Toutes les compagnies dans le monde peuvent le faire. Le marché canadien est tout simplement trop restreint pour obtenir les capitaux dont a besoin une grande entreprise comme la nôtre qui, en raison du coût des appareils, a de gros programmes d'immobilisations.

[Français]

**Le sénateur Biron:** Est-ce que Onex avait les capitaux nécessaires?

[Traduction]

**M. Baker:** Nous pensions qu'Onex avait les capitaux nécessaires avec son cosoumissionnaire, American Airlines.

[Français]

**Le sénateur Biron:** Dans un autre ordre d'idées, je crois que Bell Canada a les mêmes difficultés quant aux prix qu'ils peuvent demander dans certains cas à leurs compétiteurs.

**M. Donolo:** C'est fort possible.

**Senator Biron:** Bell Canada was a former monopoly.

**Mr. Donolo:** Thank you for that information.

**Senator Gill:** Do you not find that saying, on the one hand, that Air Canada is poorly managed and, on the other hand, that it is the best company in the world, is a contradiction?

The newspapers have reported that Air Canada had asked the government to provide the 3 to 4 billion dollars that it needs. This statement is perhaps untrue. Perhaps your real requirements fall below or exceed the amounts put forward. There are two important factors in any business; income and expenditures.

Firstly, since the events of September 11, many air travellers are afraid of flying. However, people have always been afraid of flying. Do you not think that Air Canada could provide easily understandable information? This is really an issue of people not fully understanding how air travel security works. If Air Canada reassured passengers and urged them to travel, it could generate more revenue.

Secondly, you must have significant expenditures, including spending on maintenance and the reservation system. Your Star Alliance system may have raised your profile as a company, but it must have also significantly increased expenditures. Which areas are the most costly for you? Are your priorities maintenance and the reservation system? It goes without saying that you have other necessary outlays, such as fuel. What can Air Canada do to increase revenue and cut outlay?

**Mr. Donolo:** I think that your suggestion that Air Canada promote its security system, which is one of the most efficient in the world, is excellent.

[English]

It makes a profit annually. They do a lot of third-party maintenance work for other airlines and international airlines and are, therefore, a profit centre for the company.

Maintenance is not a huge problem for us in terms of dollars. Our biggest costs are labour costs. As you know, we have a series of very complex and very severe labour agreements with a number of unions. In a way, that is typical of large international carriers. Many of the large American airlines are hemmed in by similar contracts.

**Mr. Baker:** The reputation that we have in the area of maintenance for safety has resulted in us growing third party work, not only for international and U.S. carriers but also in the domestic market. That has been a growing area and is also a reflection of the good reputation that we have for maintenance.

Regarding our reservation systems we are looking for new ways of distributing our product. You will see in Tango one of the cost savings is the necessity to book on-line through our web

**Le sénateur Biron:** C'était une compagnie qui était monopolisée précédemment.

**M. Donolo:** Je vous remercie pour cette information.

**Le sénateur Gill:** Ne trouvez-vous pas qu'il y a une contradiction lorsqu'on dit, d'une part, qu'Air Canada est mal gérée et, d'autre part, qu'elle est la première compagnie au monde.

On a mentionné dans les journaux qu'Air Canada demandait au gouvernement les trois à quatre milliards de dollars dont elle avait besoin. Ce n'est peut-être pas le cas; peut-être que vos besoins sont plus ou moins grands. Il y a deux secteurs importants dans toute entreprise, soit les revenus et les dépenses.

Premièrement, depuis les événements du 11 septembre plusieurs passagers ont peur de prendre l'avion. Toutefois, la peur de prendre l'avion a toujours existé. Air Canada ne pourrait-elle pas vulgariser davantage l'information? C'est une question de non-connaissance du fonctionnement et de la sécurité dans les avions. Air Canada pourrait rassurer les passagers et les inciter à voyager et ainsi générer plus de revenus.

Deuxièmement, sur le plan des dépenses, vous devez avoir des dépenses considérables, entre autres celles consacrées à la maintenance et au système de réservations. Vous avez peut-être, avec Star Alliance, agrandi votre rayonnement, mais cela a dû augmenter vos dépenses de façon considérable. Quels sont les secteurs qui vous épuisent davantage? Vos priorités sont-elles pour la maintenance et le système de réservations? Évidemment, vous avez d'autres dépenses indispensables comme le carburant. Que pouvez-vous faire pour augmenter vos revenus et diminuer vos dépenses?

**M. Donolo:** Votre suggestion pour promouvoir notre pouvoir de sécurité, qui est l'un des plus efficaces au monde, est excellente.

[Traduction]

Elle réalise un bénéfice chaque année. Elle assure beaucoup de maintenance pour d'autres compagnies aériennes et est donc une source de bénéfices pour l'entreprise.

Financièrement, l'entretien n'est pas un gros problème pour nous. Ce sont les coûts de main-d'oeuvre qui sont les plus chers. Comme vous le savez, nous avons tout un ensemble de conventions collectives très complexes et très exigeantes avec plusieurs syndicats. C'est assez typique de la situation des grands transporteurs internationaux. Beaucoup de grandes compagnies aériennes américaines sont coincées par des conventions du même genre.

**M. Baker:** La réputation que nous avons acquise dans le domaine de l'entretien de sécurité nous a valu des contrats de plus en plus nombreux pour de tierces parties, non seulement pour les transporteurs étrangers et américains mais aussi pour le marché intérieur. C'est un marché en pleine croissance qui illustre bien l'excellente réputation que nous avons dans ce domaine.

Pour ce qui est de notre système de réservation, nous sommes à la recherche de nouveaux moyens de distribuer notre produit. Chez Tango, nous faisons des économies parce que nous



system. That is a cost saving that is being employed throughout the industry; it reduces distribution costs.

Before September 11, we began a major task force within the company to look at every area of our list of expenses, to see where we could improve and achieve synergies with other partners whether in Star Alliance or elsewhere. We were trying to reduce the level of expenses across the board. We will continue to make progress in that area, but it is not in any single area that will be sufficient to get us there. It is in all areas. Labour is one area of huge expense, as is the rising cost of fuel and distribution costs.

**Mr. Donolo:** Those are our three largest expenses.

**Mr. Baker:** Labour costs make up approximately 25 to 30 per cent of our total costs, which is not totally out of line with other U.S. carriers, but it is significant.

**Mr. Markey:** That explains why, in parking 84 planes, we are hoping to achieve significant cost reductions through all of the areas that were just mentioned.

**Mr. Baker:** Recognize that when we park these planes, we are paying the lease costs at 100 per cent. Those are not avoided or avoidable costs. They continue to be born by us.

[Translation]

**Senator Gill:** What do you intend to do with the 84 grounded aircraft? I understand that these planes do not require maintenance, but they do represent equity.

[English]

**Mr. Baker:** Of the group, and we mentioned 84, that is the number that was developed immediately after September 11 as a goal to reach. We have not taken 84 out of the fleet completely. We have new fleet coming in. We took delivery of a new Airbus 321, our first in a series, just last week. The new fleet is replacing some old fleet. There is older equipment that we will be looking to sell that is part of the number of 84 in our continual effort to try to modernize and reduce our fleet.

[Translation]

**Mr. Donolo:** The problem is that the market is fairly small. The downturn affects all airlines. It is not easy to find buyers or people willing to rent aircraft right now.

[English]

**Senator Gustafson:** I have a question in regards to taxation that the company would face. Right now, you obviously are operating at a deficit, the way it sounds to me. If you are to make progress, you will have to eventually operate at a profit. Many companies, especially in Saskatchewan, but I noticed even the Greyhound buses, have their license plates in Calgary. I am told by business people that if you operate with your domicile out of Alberta, there is a savings of \$10,000 on every \$100,000 worth of profit just on taxation, to say nothing about PST and other advantages.

**Senator LaPierre:** Do you want them to move?

obligeons à faire les réservations en ligne sur notre site Web. C'est une forme d'économie qui se pratique dans tout le secteur; cela diminue les coûts de distribution.

Avant le 11 septembre, nous avons créé un groupe de travail dans l'entreprise pour examiner chacune de nos dépenses dans le but d'apporter des améliorations et de créer des synergies avec nos partenaires, Star Alliance ou un autre. Nous essayons de réduire les dépenses de bout en bout. Nous continuerons à faire des progrès dans ce domaine, mais un seul secteur ne suffira pas. Il faudra le faire partout. La main-d'oeuvre est très cher, tout comme le carburant et la distribution.

**M. Donolo:** Ce sont nos plus gros postes de dépenses.

**M. Baker:** La main-d'oeuvre représente entre 25 et 30 p. 100 de l'ensemble de nos coûts, ce qui n'est pas très différent de la situation des autres transporteurs américains, mais ce n'est pas insignifiant.

**M. Markey:** C'est pourquoi nous espérons, en immobilisant 84 appareils, réaliser des réductions importantes dans tous les secteurs que l'on vient de nommer.

**M. Baker:** N'oubliez pas que lorsque nous immobilisons ces appareils, nous payons 100 p. 100 des coûts de location. Ces coûts ne peuvent pas être évités. Nous continuons de les assumer.

[Français]

**Le sénateur Gill:** Qu'avez-vous l'intention de faire des 84 avions stationnés et non utilisés? Je comprends qu'il n'y a pas d'entretien, mais c'est du capital.

[Traduction]

**M. Baker:** Le chiffre de 84 appareils est celui que nous nous sommes fixé comme objectif après le 11 septembre. Nous n'avons pas complètement retiré de la flotte 84 appareils; d'autres appareils s'en viennent. Pas plus tard que la semaine dernière, nous avons réceptionné un nouvel Airbus 321, le premier d'une série. La nouvelle flotte vient remplacer l'ancienne. Dans ce chiffre de 84 appareils, il y en a de plus vieux que nous allons essayer de vendre. Cela fait partie de nos efforts constants de modernisation et de réduction de notre flotte.

[Français]

**M. Donolo:** Le problème est qu'il n'existe pas un très grand marché. Toutes les lignes aériennes sont touchées par les mêmes crises. Ce n'est pas facile de trouver des clients pour acheter ou louer les avions maintenant.

[Traduction]

**Le sénateur Gustafson:** J'ai une question à propos de la fiscalité de l'entreprise. À vous entendre, vous avez l'air d'être déficitaires. Pour prospérer, il va vous falloir un jour être bénéficiaires. Beaucoup d'entreprises, surtout en Saskatchewan — mais j'ai noté que c'était même le cas pour les autocars Greyhound — se font immatriculer à Calgary. Des hommes d'affaires me disent que si votre siège est en Alberta, vous pouvez économiser 10 000 \$ d'impôt pour chaque tranche de 100 000 \$ de bénéfices, sans même parler de la taxe provinciale et d'autres coûts.

**Le sénateur LaPierre:** Voulez-vous que je déménage?



**Senator Gustafson:** Out of what city do you operate?

**Mr. Donolo:** Our head office is in Montreal, and there is no intention to move our head office.

**Senator Gustafson:** Even if it costs you 10 per cent of your profits to operate out of Montreal.

**Mr. Donolo:** There is no intention to move our office.

**Mr. Baker:** We are taxed federally; we are a federal undertaking. We pay provincial tax wherever we are in residence. It is not really a comparable analogy.

**Mr. Donolo:** The Public Participation Act obliges us to have our head office in Montreal. We do not seek a change in that.

**Senator LaPierre:** Besides, you make all the sacrifices necessary to keep our country going.

**Mr. Donolo:** We do not consider that a sacrifice.

**Senator Gustafson:** We make all the sacrifices.

**Senator Callbeck:** You said that Robert Milton said that having 80 per cent of the market is a curse. If that is the thinking of Air Canada, why are you trying to get the whole thing?

**Mr. Donolo:** It is not so much we are trying to get the whole thing. I think the issue is more that we are trying to get to where Senator Gustafson quite rightly wants us to go, and that is to profitability. The only way we can go to profitability is if we get some of the costs out of the system and participate in the area that the market is going in.

People have mentioned WestJet. WestJet obviously does not have anywhere near the market share we have, but they are a far more profitable operation than we are; profitability and size do not necessarily go hand in hand. We have seen many companies in other areas with large market share that, because they cannot adapt to the changing markets, do not have a future. We want to adapt to the changing market, and the market is changing dramatically in terms of the sensitive areas that people decide on when choosing airlines.

I think our economic and financial difficulties makes our ability to shed costs and to pass on benefits to consumers in terms of lower prices even more urgent than it was before.

**Mr. Baker:** I urge the committee to be careful of its analysis of market share as distinct from profitability. The airline industry is a complex industry. The complexity I want to alert you to is that for a full service carrier, as we and others are organized around the world, it is providing connectivity, connections to a customer to go from Kenora to Munich or to Bangkok. The connection in what is called "the network," that allows a passenger to do all that is how main line carriers are organized. They may not be profitable on the Kenora-Toronto route, but they are profitable on the next leg.

When we talk about reducing market share from 80 per cent to something one-half that, it actually misses the economics of the industry. We will have to find a way to become profitable while

**Le sénateur Gustafson:** Où est votre siège?

**M. Donolo:** Notre siège social est à Montréal et il n'est pas question de le déménager.

**Le sénateur Gustafson:** Même si cela vous coûte 10 p. 100 de vos bénéfices?

**M. Donolo:** Il n'est pas question de déménager notre siège social.

**M. Baker:** Nous sommes une entreprise fédérale et nos impôts sont des impôts fédéraux. Nous acquittons nos taxes provinciales là où nous avons notre siège. La comparaison ne vaut pas.

**M. Donolo:** La Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada nous oblige d'avoir notre siège social à Montréal. Nous n'avons pas l'intention de changer quoi que ce soit à cela.

**Le sénateur LaPierre:** Et puis, vous faites tous les sacrifices qu'il faut pour assurer la survie de notre pays.

**M. Donolo:** Nous ne considérons pas que c'est un sacrifice.

**Le sénateur Gustafson:** Nous faisons tous des sacrifices.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que Robert Milton avait dit que d'avoir 80 p. 100 du marché était une malédiction. Si c'est ainsi qu'on pense à Air Canada, pourquoi essayez-vous de vous l'approprier en entier?

**M. Donolo:** Ce n'est pas tant que nous essayons de nous l'accaparer en entier. Plutôt, nous essayons de devenir ce que le sénateur Gustafson voudrait à juste titre que l'on soit: bénéficiaires. La seule façon d'y parvenir est de supprimer certains de nos coûts et d'occuper la part du marché qui se développe.

Il a été question de WestJet. Il est certain que WestJet est loin d'avoir la part de marché qui est la nôtre, mais elle est beaucoup plus rentable que nous; la rentabilité et la taille ne vont pas nécessairement de pair. Nous connaissons beaucoup d'autres entreprises dans d'autres secteurs qui occupent une grande part du marché mais dont l'avenir est bouché parce qu'elles sont incapables de s'adapter à l'évolution du marché. Nous, nous voulons nous adapter à l'évolution du marché et celui-ci est en train de changer du tout au tout quant aux facteurs qui déterminent le choix du voyageur.

Les problèmes de l'économie et nos propres difficultés financières font qu'il est plus urgent que jamais de réduire nos coûts et d'abaisser nos tarifs au bénéfice du consommateur.

**M. Baker:** J'exhorte le comité à être prudent et à bien distinguer entre part du marché et rentabilité. Le transport aérien est très complexe. Pour un transporteur multiservices, comme c'est le cas de notre société et d'autres dans le monde, ce qui est complexe c'est d'offrir les correspondances, de Kenora à Munich ou à Bangkok, par exemple. C'est ce qui permet au voyageur de faire ces correspondances dans ce que l'on appelle le réseau et c'est ainsi que sont structurés les grands transporteurs. La liaison Kenora-Toronto n'est peut-être pas bénéficiaire, mais la suivante l'est.

Quand on parle de faire passer de 80 à 50 p. 100 la part du marché, on ne tient pas compte des réalités économiques du secteur. Il nous faudra trouver le moyen de devenir bénéficiaires

still providing a network service, unlike a WestJet and unlike a Southwest, to meet the needs of Canadians. That is in contradistinction with a rather simplistic analysis that says at 85 per cent Air Canada is an untenable business proposition but at 60 per cent it is, and at 40 per cent it is not. We need to look at the economics and how airlines actually operate worldwide in their strive to become profitable and, more importantly, to provide the services that customers have come to expect.

**Senator Callbeck:** Can Air Canada become profitable without having Tango and this other discount line you are talking about in the West?

**Mr. Donolo:** We believe it would be difficult for us to become profitable if we cannot disentangle costs from operation, and Tango enables us to shed costs every step of the way. We believe the subsidiary low cost operation would enable us to do that even more effectively. Also, in terms of a subsidiary, low cost operation, we have the explicit agreement of the Government of Canada from December 1999 that we could open such an operation, and we have what is really for us an historic agreement on the part of our union to operate at a lower scale. We think it would be a missed opportunity to shed cost and therefore move toward profitability if we did not seize this.

**Senator Callbeck:** When you say at a lower scale, does that mean the employees of Tango make less money?

**Mr. Donolo:** Tango is within the current labour contracts of Air Canada. This would be the separate, low cost carrier subsidiary, not Tango. With Tango, our flight attendants and pilots are paid the same as if they were doing main line work, but we require fewer flight attendants on a Tango plane than on a main line plane. That is one element of cost savings.

**Senator LaPierre:** I have a new mission for you. Why not, in order to increase your profitability, go into the charter business? You can have another dance. You might call it the Fox Trot Airline Company and go into charters. Have you ever contemplated the charter business?

**Mr. Donolo:** We have done charters and continue to do charters: Air Canada Vacation.

**Senator LaPierre:** Is that a separate line, separate entity, separate company?

**Mr. Donolo:** We should take this under consideration. I would not want to have to be hauled back in front of you to explain why we want to dominate that part of the business too.

**Mr. Baker:** We might call it LaPierre Air.

**Senator Perry:** I am not a dance; I am a drummer.

**The Chairman:** Thank you very much for your testimony this morning.

The committee adjourned.

tout en offrant un service réseau, ce qui n'est pas le cas de WestJet et de Southwest, pour répondre aux besoins des Canadiens. Cela va à l'encontre d'une vue simpliste en fonction de laquelle 85 p. 100 de l'activité d'Air Canada est commercialement indéfendable mais que 60 p. 100 l'est et que 40 p. 100 ne l'est pas. Il faut examiner les réalités économiques du fonctionnement des lignes aériennes dans le monde dans leur effort de rentabilisation et de prestation des services auxquels les clients s'attendent.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce que Air Canada peut devenir rentable si elle n'a pas Tango et l'autre compagnie à bas tarifs dont vous parlez dans l'Ouest?

**M. Donolo:** Nous aurons du mal à devenir bénéficiaires si nous n'arrivons pas à réduire nos coûts et Tango nous permet de le faire à tous les niveaux. Nous pensons que le faible coût d'exploitation de la filiale nous permettra de le faire mieux. De plus, le gouvernement du Canada nous a explicitement autorisés en décembre 1999 à créer une filiale à bas prix; en outre, nous avons un accord historique avec une partie de nos syndicats pour appliquer un barème moins élevé. Nous aurions tort de ne pas en profiter pour réduire nos coûts et progresser sur la voie de la rentabilité.

**Le sénateur Callbeck:** Quand vous parlez d'un barème plus bas, est-ce que cela signifie que les employés de Tango gagnent moins?

**M. Donolo:** Tango respecte les conventions collectives actuelles d'Air Canada. Il s'agirait d'une filiale à bas prix distincte et non de Tango. Chez Tango, les agents de bord et les pilotes reçoivent la même rémunération que chez le transporteur principal, mais nous affectons moins d'agents de bord sur un appareil de Tango que sur celui de la ligne principale. C'est un facteur de réduction des coûts.

**Le sénateur LaPierre:** J'ai une nouvelle mission pour vous. Pour augmenter vos bénéfices, pourquoi ne vous lancez-vous pas dans les vols nolisés? Ce pourrait être une autre danse. Ça pourrait s'appeler Fox Trot et offrir des vols nolisés. Y avez-vous déjà pensé?

**M. Donolo:** Nous avons déjà offert des vols nolisés et nous continuons de le faire: Vacances Air Canada.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce une entité, une entreprise distincte?

**M. Donolo:** Nous devrions y réfléchir. Je ne voudrais pas être traîné à nouveau devant vous pour expliquer pourquoi nous voulons dominer ce marché aussi.

**M. Baker:** On pourrait l'appeler Air LaPierre.

**Le sénateur Perry:** Je ne suis pas une danse; je suis un batteur.

**La présidente:** Merci de votre témoignage ce matin.

La séance est levée

OTTAWA, Wednesday, December 5, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-38, to amend the Air Canada Public Participation Act, met this day at 5:36 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Senators, is it agreed that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-38?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the title stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 2 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 3 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is it agreed that the bill be adopted without amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is it agreed that the bill be reported to the Senate?

**Hon. Senators:** Agreed.

The committee adjourned.

OTTAWA, le mercredi 5 décembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 36, dans le but d'examiner le projet de loi C-38, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Sénateurs, êtes-vous d'accord pour que le comité entreprenne l'étude article par article du projet de loi C-38?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'étude du titre est-elle reportée?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'article 2 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'article 3 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Le titre est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Le projet de loi est-il adopté sans propositions d'amendement?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Dois-je faire rapport du projet de loi au Sénat?

**Des voix:** D'accord.

La séance est levée.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of  
Transport.

L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des  
Transports.

WITNESSES—TÉMOINS

*From the Department of Transport Canada:*

Ms Valérie Dufour, Director General, Air Policy;

Mr. Jacques E. Pigeon, General Counsel, Legal Services.

*From Air Canada:*

Mr. Stephen Markey, Vice President, Government Relations  
and Regulations Affairs;

Mr. Peter Donolo, Senior Vice President, Corporate Affairs  
and Government Relations;

Mr. John M. Baker, Senior Vice President and General  
Counsel.

*Du ministère des Transports du Canada:*

Mme Valérie Dufour, directrice générale, Politiques du  
transport aérien;

M. Jacques E. Pigeon, avocat général, Services juridiques.

*D'Air Canada:*

M. Stephen Markey, vice-président, Relations gouvernemen-  
tales et affaires réglementaires;

M. Peter Donolo, premier vice-président, Affaires de  
l'entreprise et Relations gouvernementales;

M. John M. Baker, premier vice-président et conseiller  
juridique général.

A1  
YCL19  
T83

Chambre  
Parlement



First Session  
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la  
trente-septième législature, 2001

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Tuesday, December 11 2001  
Wednesday, December 12, 2001

Le mardi 11 décembre 2001  
Le mercredi 12 décembre 2001

Issue No. 20

Fascicule n° 20

**First, second and last meeting on:**  
Bill C-44,  
an Act to amend the Aeronautics Act

**Première, deuxième et dernière réunions concern-**  
**ant:**  
Le projet de loi C-44,  
Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

APPEARING:  
The Honourable David Collenette, P.C., M.P.,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:  
L'honorable David Collenette, c.p., député,  
ministre des Transports

INCLUDING:  
THE ELEVENTH REPORT OF THE  
COMMITTEE (Bill C-44)

Y COMPRIS:  
LE ONZIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(projet de loi C-44)

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Gill
Biron	Gustafson
Callbeck	LaPierre
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Eyton	Spivak
Finestone, P.C.	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gill
Biron	Gustafson
Callbeck	LaPierre
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Eyton	Spivak
Finestone, c.p.	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract of the *Journals of the Senate*, on Monday, December 10, 2001:

The Honourable Senator Gill, moved, seconded by the Honourable Senator Hubley:

That the Bill C-44, An Act to amend the Aeronautics Act, be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* du lundi 10 décembre 2001:

L'honorable sénateur Gill, propose, appuyé par l'honorable sénateur Hubley:

Que le projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, December 11, 2001

(30)

*[English]*

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m., in room 256, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Biron, Finestone, P.C., Gill, Gustafson, LaPierre, Oliver and Spivak (8).

*Other senator present:* The Honourable Senator Robertson (1).

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the committee and Joseph Dion, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on December 10, 2001, the committee proceeded to study Bill C-44. (*See Issue No. 20, Tuesday, December 11, 2001 and Wednesday, December 12, 2001 for full text of the Order of Reference*).

**WITNESSES:**

*From Transport Canada:*

Mr. John A. Read, Director General, Transport Dangerous Goods;

Mr. Hal Whiteman, Director General, Security and Emergency Preparedness;

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;

Ms Sherill Besser, Senior Counsel, Legal Services.

*From the Air Transport Association of Canada:*

Mr. J. Clifford Mackay, President and Chief Executive Officer.

*From the International Air Transport Association:*

Mr. Robert A. Davidson, Assistant Director, Facilitation Services.

The witnesses made a presentation and answered questions.

The International Air Transport Association and Transport Canada submitted a brief to the committee.

At 11:42 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

**ATTEST:**

OTTAWA, Wednesday, December 12, 2001

(31)

*[English]*

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:18 p.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 11 décembre 2001

(30)

*[Traduction]*

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la salle 256 de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Biron, Finestone, c.p., Gill, Gustafson, LaPierre, Oliver et Spivak (8).

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Robertson (1).

*Également présents:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité, et Joseph Dion, de la Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 10 décembre 2001, le comité poursuit l'étude du projet de loi C-44 (*voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 20 des délibérations du mardi 11 décembre 2001 et du mercredi 12 décembre 2001*).

**TÉMOINS:**

*De Transports Canada:*

M. John A. Read, directeur général, Transport des marchandises dangereuses;

M. Hal Whiteman, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence;

M. William Elliot, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté;

Mme Sherill Besser, avocate-conseil, Services juridiques.

*De l'Association du transport aérien du Canada:*

M. J. Clifford Mackay, président et chef de la direction.

*De L'Association internationale du transport aérien:*

M. Robert A. Davidson, directeur adjoint, Services de facilitation.

Les témoins font un exposé et répondent aux questions.

L'Association internationale du transport aérien et Transports Canada présentent un mémoire au comité.

À 11 h 42, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

OTTAWA, le mercredi 12 décembre 2001

(31)

*[Traduction]*

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit, aujourd'hui à 15 h 18, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Finestone, P.C., Gill, Gustafson, LaPierre, Lynch-Staunton, Oliver and Spivak (11).

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the Committee and Joseph Dion, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on December 10, 2001, the committee proceeded to study Bill C-44. (*See Issue No. 20, Tuesday, December 11, 2001 and Wednesday, December 12, 2001 for full text of the Order of Reference.*)

#### APPEARING:

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport.

#### WITNESSES:

##### *From Transport Canada:*

Mr. John A. Read, Director General, Transport Dangerous Goods;

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;

Ms Sherill Besser, Senior Counsel, Legal Services.

##### *From the Office of the Privacy Commissioner of Canada:*

Mr. George Radwanski, Privacy Commissioner.

The witnesses made a presentation and answered questions.

The Minister of Transport submitted a brief to the committee.

It was agreed — That the committee proceeded to the clause-by-clause consideration of Bill C-44.

It was agreed — That the title stand postponed.

It was agreed — That clause 1 carry.

It was agreed — That the title carry.

It was agreed — That the bill be adopted without amendment.

It was moved by the Honourable Senator Oliver — That observations be appended to the report about the use of information that is collected under Schedules I and II and ask the minister or the department to seek assurance in that regards.

The question being put on the motion, it was adopted.

It was agreed — That the Chair report the bill, as adopted, with observations, to the Senate.

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Finestone, c.p., Gill, Gustafson, LaPierre, Lynch-Staunton, Oliver et Spivak (11).

*Également présents:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité, et Joseph Dion, de la Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 10 décembre 2001, le comité entame son étude du projet de loi C-44. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 20 du mardi 11 décembre 2001 et du mercredi 12 décembre 2001.*)

#### COMPARAÎT:

L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des Transports.

#### TÉMOINS:

##### *De Transports Canada:*

M. John A. Read, directeur général, Transport des marchandises dangereuses;

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté;

Mme Sherill Besser, avocate-conseil, Services juridiques.

##### *Du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada:*

George Radwanski, Commissaire à la protection de la vie privée.

Les témoins font un exposé, puis répondent aux questions.

Le ministre des Transports dépose un mémoire auprès du comité.

Il est entendu — Que le comité passe à l'étude article par article du projet de loi C-44.

Il est entendu — Que le titre est reporté.

Il est entendu — Que l'article 1 est adopté.

Il est entendu — Que le titre est adopté.

Il est entendu — Que le projet de loi est adopté sans proposition d'amendement.

Il est proposé par l'honorable sénateur Oliver — Que des observations soient annexées au rapport au sujet de l'utilisation faite des renseignements réunis en vertu des annexes 1 et 2 et que l'on demande au ministre ou au ministère d'obtenir des assurances à cet égard.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est entendu — Que la présidence fera rapport au Sénat du projet de loi adopté, accompagné d'observations.



At 5:14 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

*ATTEST:*

À 17 h 14, il est entendu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

**REPORT OF THE COMMITTEE**

Thursday, December 13, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**ELEVENTH REPORT**

Your Committee, to which was referred Bill C-44, An Act to amend the Aeronautics Act, has, in obedience to the Order of Reference of Monday, December 10, 2001, examined the said Bill and now reports the same without amendment, but with observations which are appended to this report.

Respectfully submitted,

*La présidente,*

LISE BACON

*Chair*

---

**APPENDIX****to the Eleventh Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications**

The Committee has considered the bill and the circumstances under which it has been brought forward and believes that it should be passed without amendment. Nevertheless, in light of the important issues of the privacy of personal information, its use and the conditions under which it may be disclosed, the Committee wishes to advise the Senate of the Committee's concerns in this matter and asks that the Minister take action to ensure that, to the degree possible, the privacy of Canadian citizens is protected. Specifically, the Committee asks the Minister to seek assurance that information provided by Canadian citizens to foreign governments will only be used for purposes of protecting national security, public safety or for the purpose of defence.

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le jeudi 13 décembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications a l'honneur de présenter son

**ONZIÈME RAPPORT**

Votre comité, auquel a été déposé le Projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, a, conformément à l'ordre de renvoi du lundi 10 décembre 2001, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement, mais avec des observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

---

**ANNEXE****au onzième rapport du Comité sénatorial permanent des Transports et des communications**

Après examen du projet de loi et des circonstances dans lesquelles il a été présenté, le Comité croit qu'il devrait être adopté sans amendement. Néanmoins, compte tenu des questions importantes que soulèvent la protection des renseignements personnels, leur utilisation et les conditions auxquelles ils peuvent être divulgués, le Comité souhaite faire part au Sénat de ses réserves et de ses craintes à cet égard et demande que le ministre prenne des mesures pour garantir dans toute la mesure possible que les renseignements qui concernent personnellement les Canadiens demeureront confidentiels. Le Comité demande plus particulièrement que le ministre demande l'assurance que les renseignements fournis par des citoyens canadiens à des gouvernements étrangers ne serviront que pour protéger la sécurité nationale et la sûreté publique et pour assurer la défense du pays.

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday September 11 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met today at 9:32 am to study Bill C-44, an Act to amend the Aeronautics Act.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) chaired the meeting.

[*Translation*]

**The Chairman:** I would like to welcome you to this meeting to consider Bill C-44, an Act to amend the Aeronautics Act. This bill comprises subsection 4.83 of Bill C-42, the Public Safety Act, and has been taken from it to constitute a separate piece of legislation.

The purpose of the proposed legislation is to enable Canadian air carriers to comply with American legislation in American airspace. As a result of recent legislative amendments, the United States now require information about passengers and crew members before they are allowed to land on U.S. territory. Cross-border flights would still be possible without the proposed changes but there would be considerable delays incurred. Because of the date the American legislative amendments come into effect, it is important that Canada amend its legislation as soon as possible.

[*English*]

For Canadian carriers to be allowed to comply with the American requirement, they must be relieved of certain requirements of one part of our privacy legislation, the Personal Information Protection and the Electronic Documents Act. This is what Bill C-44 does. The text of the bill is very short, only one clause. While the goal of the bill is reasonable, there are nevertheless privacy issues that we must consider. It is notable that an amendment was made in the House of Commons to further restrict how the information that has been collected may be used and disclosed.

For our review, we will hear this morning from Transport Canada, followed by representatives of the air carriers. Questions will follow each presentation.

We will now hear from Transport Canada. Please proceed, Mr. Elliott.

[*Translation*]

**Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada:** We are pleased to appear before you today to discuss this important bill.

[*English*]

The Aeronautics Act, which this bill would amend, is administered by the Minister of Transport. Its provisions address civil aviation safety and security and, more broadly, the promotion of aeronautics.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 11 décembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 32 pour étudier le projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente:** Je vous souhaite la bienvenue à cette réunion sur l'étude du projet de loi C-44, la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. Ce projet de loi constitue le paragraphe 4.83 du projet de loi C-42, la Loi sur la sécurité publique, et il a été retranché pour en faire une loi distincte.

L'objectif du projet de loi est de permettre aux transporteurs aériens canadiens d'obéir aux lois américaines en territoire américain. À la suite de changements législatifs récents, les États-Unis exigent aujourd'hui de l'information sur les passagers et les membres d'équipage à bord des avions avant que ceux-ci ne se posent sur leur territoire. Les vols transfrontaliers seraient encore possibles sans les changements proposés, mais ils donneraient lieu à des retards considérables. À cause de la date d'entrée en vigueur des changements législatifs américains, il est important que le Canada change sa loi le plus tôt possible.

[*Traduction*]

Pour que les transporteurs canadiens puissent se conformer aux exigences américaines, ils doivent être exonérés de certaines dispositions de notre Loi sur la protection des renseignements personnels, soit la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques. C'est ce que fait le projet de loi C-44. Le projet de loi dont nous sommes saisis est court, puisqu'il ne contient qu'un article. Si l'objet de ce projet de loi est raisonnable, il convient toutefois de s'intéresser à la question de la protection de la vie privée. Mentionnons ici qu'une modification a été apportée dans la Chambre des communes afin de restreindre la façon dont les informations recueillies pourront être utilisées et divulguées.

Pour vous permettre cette étude, nous allons accueillir des représentants de Transports Canada, puis des représentants des transporteurs aériens. Nous poserons des questions après chaque exposé.

Nous allons commencer par Transports Canada, avec M. Elliott.

[*Français*]

**M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada:** Nous sommes heureux de comparaître aujourd'hui pour discuter de cet important projet de loi.

[*Traduction*]

La Loi sur l'aéronautique, que ce projet de loi modifierait, est administrée par le ministre des Transports. Elle traite de sécurité et de sûreté de l'aviation civile et, plus largement, de la promotion de l'aéronautique.



As you are aware, as a result of the terrorist attacks on the United States on September 11, the United States adopted the Aviation and Transportation Security Act. Among other things, the act establishes requirements respecting the provision of information on passengers and crew on-board flights entering the United States from outside of the United States.

Currently, the Canadian Personal Information Protection and Electronic Documents Act would not permit Canadian carriers to provide the information required by the Americans. In keeping with the Minister of Transport's role in the promotion of aeronautics, the minister supports this bill as it would, notwithstanding the Personal Information Protection and Electronic Documents Act, permit the reporting of required information to the United States authorities. Similarly, the act could allow, subject to regulations, for the providing of passenger and crew information to other countries.

The bill is structured so that information required by the laws of a foreign state could be provided to the foreign state if the type or class of information and the foreign state are authorized by regulation.

I believe honourable senators have been provided with a proposed draft regulation. The draft regulation identifies information that may be provided automatically relating to passengers and crew, and information that may be provided upon request concerning individuals. This latter category of information is often referred to as the passenger name record, or PNR.

I can inform you, honourable senators, that the Privacy Commissioner reviewed the provisions of Bill C-44 as it was first introduced in the other place and made certain proposals to the Minister of Transport. Those consultations resulted in an amendment being introduced at the committee stage of the other place. The Privacy Commissioner has given that amendment his approval. The purpose of the amendment was to ensure that any information passed on to the United States competent authority could only be returned to a Canadian government department for the purposes of national security, public safety or defence.

The intent of the bill is to enable Canadian air operators to comply with evolving security practices and legal requirements that are being established around the world, particularly in light of the tragic events of September 11, 2001, in the United States of America. The proposed amendment would enhance the ability of Canadian carriers to work with our partners in other countries to take positive steps to deter and detect terrorists. This is in the best interests of aviation security and of an efficient civil aviation transportation system.

Madam Chairman and honourable senators, we would be pleased to respond to any questions you may have on the bill.

Comme vous le savez, par suite des attentats terroristes perpétrés contre les États-Unis le 11 septembre, ce pays a adopté la «Aviation and transportation Security Act». Entre autres, cette loi prévoit des exigences concernant la fourniture de renseignements sur les passagers et les membres d'équipage à bord de vols entrant aux États-Unis en provenance de l'extérieur de ce pays.

Actuellement, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques du Canada ne permettrait pas aux transporteurs canadiens de fournir les renseignements exigés par les Américains. Conformément au rôle du ministre des Transports dans la promotion de l'aéronautique, le ministre appuie ce projet de loi, car il permettrait, en dépit de la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, de fournir aux autorités des États-Unis les renseignements demandés. De même, la loi pourrait permettre, sous réserve de règlements, de fournir des renseignements sur les passagers et les membres d'équipage à d'autres pays.

Le projet de loi est structuré de manière que les renseignements exigés aux termes de lois d'un pays étranger puissent être fournis à ce dernier si le type ou la catégorie de renseignements et le pays étranger sont autorisés par règlement.

Je crois, honorables sénateurs, qu'en vous a remis un règlement provisoire. Celui-ci indique les renseignements qui peuvent être fournis automatiquement à l'égard des passagers et des membres d'équipage et les renseignements qui peuvent être fournis sur demande relativement à certaines personnes. Cette dernière catégorie de renseignements est ce qu'on appelle souvent le dossier passager.

Je peux vous dire que le Commissaire à la protection de la vie privée a pris connaissance des dispositions du projet de loi C-44 tel qu'il a été proposé, et qu'il a formulé certaines recommandations au ministre des transports. À la suite de ces consultations, une modification a été présentée à l'étape de l'étude en comité de la Chambre des communes. Le Commissaire à la protection de la vie privée a donné son appui au projet de loi modifié. Le nouveau libellé assure que toute information remise aux autorités compétentes des États-Unis ne pourrait être remise au gouvernement canadien sauf à des fins de protection de la sécurité nationale ou de la sécurité publique ou à des fins de défense.

La modification proposée vise à permettre aux exploitants de services aériens canadiens de se conformer aux nouvelles pratiques de sûreté et aux exigences juridiques qui sont établies dans le monde entier, surtout compte tenu des événements tragiques qui se sont déroulés le 11 septembre 2001 aux États-Unis d'Amérique. La modification proposée améliorerait la capacité des transporteurs canadiens de collaborer avec nos partenaires d'autres pays pour prendre des mesures positives afin de décourager et de trouver les terroristes. C'est dans l'intérêt de la sûreté de l'aviation et d'un réseau de transport efficace dans le domaine de l'aviation civile.

Madame la présidente, honorables sénateurs, nous serons heureux de répondre à vos questions à propos de ce projet de loi.

**The Chairman:** What is the situation today. I believe some passenger manifest information is already provided to American authorities. What is sent, who sends it, how is it sent, and when is it sent?

**Mr. John A. Read, Director General, Transport Dangerous Goods, Safety and Security Group, Transport Canada:** The situation is interesting in that, under the Aeronautics Act, when one of our Canadian aircraft enters American air space, they are required to comply with those portions of American law that will conflict with Canadian law insofar as aeronautics are concerned. Today, when a Canadian aircraft enters American air space, they can legally provide all the data that the United States is now announcing they would like to have. The major concern is that the United States has made it clear to us that they wish this information in at least a minimum time before the plane departs from Canada. The number that we have heard, which is not formal or official, is that they would like an initial report four hours before the plane is due to arrive in the United States. If at the time of departure there needs to be a final tune-up to the answer, then that would be made.

Today the information that the U.S. requires can be obtained legally as the plane enters U.S. air space. We need to make this change in order to comply with the time frame they require. They point to the example of a plane flying from Vancouver to Seattle, where there is almost no time to even review any data they would receive, should they get the data when the plane takes off, because the flight time is 20 or 30 minutes. Today, the information is provided in that fashion. The information is also provided while on the ground in Canada through pre-clearance. Therefore, there are two ways in which data is now given to the United States quite legitimately.

**The Chairman:** If I understand correctly, some basic information is described in Schedule 1 of the regulations. Information provided on request is described in Schedule 2 of the regulations. Does "PNR" stand for "passenger name record"?

**Mr. Read:** Yes. Unfortunately, the term "passenger name record" is not defined. Now that the United States has enacted their aeronautics security act, there will be representations to the International Air Transport Association and the International Civil Aviation Organization, both of which would like to have a definition of "passenger name record." It would be easier for everyone if we knew exactly what was in a passenger name record.

As you pointed out, pursuant to the American legislation, basic information must be provided for every person, and that is the basic passport information. There is then the second category of "passenger name record." For every passenger, a file is automatically created. It contains information regarding how you paid for your ticket, the destination of the ticket and other such information. If you book through a travel agent, more information

**La présidente:** Qu'en est-il de la situation actuelle? Si je ne m'abuse, certains renseignements apparaissant dans le manifeste des passagers sont déjà communiqués aux autorités américaines. Qu'envoie-t-on et qui s'en charge? Comment les choses se passent-elles et quand les données sont-elles communiquées?

**M. John A. Read, directeur général, Transport des marchandises dangereuses, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada:** La situation est intéressante en ce sens que, en vertu de la Loi sur l'aéronautique, les appareils canadiens qui pénètrent dans l'espace aérien américain doivent se conformer à certaines parties de la loi américaine qui sont en conflit avec la loi canadienne, du moins sur le plan de l'aéronautique. Actuellement, quand des appareils canadiens pénètrent dans l'espace aérien américain, ils peuvent légalement fournir les données que les Américains désirent désormais obtenir. Ce qui nous inquiète le plus, c'est que les États-Unis nous ont clairement fait savoir qu'ils veulent obtenir les données en question dans un délai minimum avant le décollage de l'avion. D'après ce que nous savons, mais il n'y a rien là d'officiel, les Américains aimeraient obtenir un premier rapport quatre heures avant l'arrivée de l'appareil aux États-Unis. Ces données pourront être modifiées, si nécessaire, au moment du départ.

La loi nous permet déjà de communiquer aux Américains les renseignements qu'ils exigent au moment où nos avions pénètrent dans leur espace aérien. Il nous faudra, cependant, apporter quelques modifications pour le faire dans les délais désormais exigés. Ils nous ont donné l'exemple d'un avion décollant de Vancouver à destination de Seattle, parce qu'ils n'ont presque pas le temps de revoir les données qu'ils recevraient si elles ne devaient être transmises qu'au moment du décollage de l'avion, parce que le temps de vol n'est que de 20 ou 30 minutes. Aujourd'hui, c'est ainsi que les choses se passent. Les informations sont communiquées au moment où l'appareil est encore au sol au Canada, avant qu'il reçoive son autorisation initiale de vol. Donc, il existe deux façons dont les données sont tout à fait légitimement transmises aux États-Unis.

**La présidente:** Si je comprends bien, certains renseignements de base sont décrits à l'annexe 1 du Règlement. Les renseignements fournis sur demande sont visés par l'annexe 2 de ce même Règlement. Est-ce que «PNR» en anglais veut dire registre des passagers?

**M. Read:** Oui. Malheureusement, l'expression «registre des passagers» n'est pas définie. Maintenant que les États-Unis ont adopté leur loi sur la sécurité aéronautique, ils vont faire des démarches auprès de l'IATA et de l'OACI afin de demander à ces deux organisations d'adopter une définition pour «registre des passagers». Il serait plus facile pour tout le monde si nous savions exactement ce qu'il faut entendre par là.

Comme vous le disiez, conformément à la loi américaine, les informations de base doivent être communiquées pour chaque personne, et par informations de base on entend celles qui apparaissent dans le passeport. À cela vient s'ajouter une deuxième catégorie de «registre de passagers». Pour chaque passager, un dossier est automatiquement créé. Celui-ci indique comment le passager a payé son billet, quelle est sa destination et



may be collected, such as who you are travelling with, whether you require special meals or have special needs and whether you are carrying excess baggage — whatever information is collected in the normal course of confirming you as a passenger.

The PNR contains five mandatory fields, including the passenger's name, a contact phone number and the destination. I cannot remember the other two. In addition to the five mandatory fields, there are several other non-mandatory fields. There are half a dozen reservation systems throughout the world that register passengers for flights. In the process of doing that, they gather certain information. This information is notionally called the "passenger name record"; it is the record with your information.

**Senator LaPierre:** Do the Americans want that information?

**Mr. Read:** The American legislation requires that, before a plane lands in the U.S., they have the basic data, that being the passport information. It also provides that, upon request, they be given the passenger name record for a specific person. That is what they are requiring.

We have structured the draft regulations in two parts. There is Schedule 1 and Schedule 2. Schedule 1 is the basic passport information. It is called advance passenger information. It is essentially an identification of the person. Schedule 2 of the regulations lists the elements that we believe the United States will want as a passenger name record. Although they have not yet formally given us their list, they have indicated that what is contained in Schedule 2 is their list. That list was built from the arrangements and agreements now being made with respect to pre-clearance. The data elements you see in Schedule 2 are those involved in pre-clearance.

**The Chairman:** Does Canada require such information from foreign carriers?

**Mr. Read:** Canada is prepared to require such information. Recently, Canada amended immigration and customs legislation to allow them to access information concerning passengers before their plane arrives in Canada. They have not yet finalized their regulations to specify the data elements they wish to receive.

**Senator Oliver:** I basically agree with this legislation. I think it is important and I know the reason it was brought forward. Last week, Senator Finestone and I were in New York at the site of the attack. It is awesome to see, and very chilling.

I do have some concerns, however, with regard to civil and human rights. In particular, since I am a Black person, I am very concerned about the problems of racial profiling.

Mr. Elliott, what mechanisms are in place in this simple statute to ensure that an individual or a member of a particular group will not be specifically profiled and that information will not be given

ainsi de suite. S'il fait une réservation par l'intermédiaire d'un agent de voyage, il est possible de recueillir davantage de renseignements, comme les personnes l'accompagnant, la demande de repas spéciaux ou de besoins spéciaux ainsi que les bagages transportés en excédent du poids autorisé — autant d'information que l'on recueille quand on confirme la personne sur un vol.

Le PNR renferme cinq champs obligatoires, dont le nom du passager, un numéro de téléphone de personne à contacter et la destination. Je ne me rappelle pas les deux autres. En plus des cinq champs obligatoires, il y a plusieurs champs facultatifs. Il existe une demi-douzaine de systèmes de réservation dans le monde permettant d'enregistrer les passagers aériens. C'est à cette occasion qu'on recueille des renseignements sur eux. Il s'agit de renseignements notionnels regroupés dans un «registre des passagers», qui renferme donc toutes les informations concernant le voyageur.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce que les Américains veulent cette information?

**M. Read:** La loi américaine exige que les renseignements de base, correspondant aux données du passeport, soient communiqués aux autorités avant que l'avion n'atterrisse aux États-Unis. Elle précise aussi que, sur demande, il faut remettre le registre des passagers correspondant à une personne donnée. C'est cela qu'ils exigent.

Nous avons bâti l'ébauche de règlement en deux parties. Il y a l'annexe 1 et l'annexe 2. L'annexe 1 porte sur les données de base contenues dans les passeports. Il s'agit des renseignements passagers qui sont communiqués d'avance et qui correspondent à l'identification de chacun. L'annexe 2 est la liste réglementaire des éléments que les États-Unis vont exiger pour la constitution des registres de passagers. Bien qu'ils ne nous aient pas encore officiellement remis leur liste de désirata, ils nous ont communiqué le contenu de leur annexe 2. Cette liste a été élaborée à partir des accords et des ententes relatives aux autorisations préalables. Les éléments de données qui apparaissent à l'annexe 2 sont repris dans l'autorisation préalable.

**La présidente:** Est-ce que le Canada exige de tels renseignements des transporteurs étrangers?

**M. Read:** Le Canada est prêt à le faire. Récemment, nous avons modifié la Loi sur l'immigration et sur les douanes qui nous autorise à accéder à des informations sur les passagers, avant que leurs appareils n'atterrissent au Canada. Cependant, nous n'avons pas encore parachevé les règlements qui préciseront les éléments de données que nous voulons obtenir.

**Le sénateur Oliver:** Je suis essentiellement d'accord avec cette loi. J'estime qu'elle est importante et je sais pourquoi elle a été proposée. La semaine dernière, le sénateur Finestone et moi-même nous sommes rendus sur les lieux de l'attaque, à New York. L'emplacement est incroyable à voir, on en a des frissons.

Cependant, j'ai quelques réserves vis-à-vis des droits civils et de la personne. Pour les Noirs, comme moi, je redoute qu'on établisse des profils raciaux.

Monsieur Elliott, quels mécanismes cette simple loi prévoit-elle pour s'assurer qu'un particulier ou le membre d'un groupe donné ne sera pas ciblé ni que les renseignements transmis ne serviront



in an attempt to castigate a particular individual or group? Where are the protections? Where is the oversight?

We have the Canadian Charter of Rights and Freedoms, human rights legislation and international covenants that protect these rights. How will those three things protect individuals from racial profiling under this legislation? In particular, what circumstances will trigger the necessity for additional information under Schedule 2 to be given to someone?

**Ms Sherrill Besser, Senior Counsel, Legal Services, Transport Canada:** Thank you for the question. I will answer specifically rather than generally talking about the Charter.

Our legislation says that the information can be provided only in accordance with our regulations. The information is being provided to a third country because of their laws. If we believe that a third country is targeting or profiling a particular group of people, we have the authority to remove that country from the regulations.

**Senator Oliver:** Am I correct that currently there is only one country in the regulations?

**Ms Besser:** Yes.

**Senator Oliver:** How does another country get in? What is the test?

**Ms Besser:** If, for example, Great Britain passed a law similar to the law of the United States, we could add Great Britain to the list of countries that would be entitled to receive this information. We would only do that if we felt comfortable that Great Britain would apply their law with regard for values that we as Canadians consider essential. That is the protection we included — access in accordance with our regulations.

The data elements can be restricted as well on a country basis. We would not provide information about any passenger who, to use your example, is Black, or is Muslim or Jewish. We would not provide that information because that would be contrary to our values as Canadians.

**Senator Oliver:** How will the Canadian Charter of Rights and Freedoms, human rights legislation and international covenants protect Canadians under this legislation?

**Ms Besser:** There is nothing in proposed section 4.83 or in the regulations that is discriminatory. We are protected against discrimination for immutable characteristics. There is nothing that discriminates.

**Mr. Read:** Further to my earlier comment, currently the United States can and does collect all of this information.

**Senator Oliver:** Even the information in Schedule 2?

**Mr. Read:** Yes. Currently, when a Canadian aircraft enters foreign air space, it is required, under Canadian law, to respect the laws of that foreign state when they are in conflict with regard to

pas à traiter à part un particulier ou un groupe? Quelle protection a-t-on prévu? Quels sont les contrôles?

Les droits dont je parle sont protégés par la Charte canadienne des droits et libertés, par la Loi sur les droits de la personne et par des conventions internationales. Quel recours cette loi prévoit-elle aux trois types de texte que je viens de mentionner pour éviter l'établissement de profils à caractère racial? Plus précisément, dans quelles circonstances sera-t-il nécessaire de communiquer des renseignements additionnels en vertu de l'annexe 2?

**Mme Sherrill Besser, avocate-conseil, Services juridiques, Transports Canada:** Merci pour votre question. Je vais vous donner une réponse précise, plutôt que de vous parler de la Charte en général.

Notre loi stipule que nous ne pouvons fournir de renseignements qu'en vertu de nos règlements. Ces renseignements ne sont communiqués à un autre pays qu'en fonction des lois de ce dernier. Nous estimons que si un pays tiers est la cible d'un groupe donné, nous avons les pouvoirs voulus pour qu'il ne soit plus visé par ce règlement.

**Le sénateur Oliver:** Actuellement, un seul pays est mentionné dans les Règlements, n'est-ce pas?

**Mme Besser:** Oui.

**Le sénateur Oliver:** Comment d'autres pays peuvent-ils apparaître sur cette liste? Quel est le critère?

**Mme Besser:** Par exemple, si la Grande-Bretagne adoptait une loi semblable à la loi américaine, nous pourrions ajouter ce pays sur la liste de ceux qui sont en droit de recevoir ce genre d'information. Nous ne le ferions que si nous avions la certitude que la Grande-Bretagne appliquerait ces lois dans le respect des valeurs que les Canadiens jugent essentielles. C'est cela la protection que nous avons prévue: l'accès conformément à nos règlements.

Par ailleurs, les éléments concernant les données peuvent être limités à chaque pays pris séparément. Nous ne fournirions pas de renseignements ciblés en fonction de la couleur ou de l'appartenance religieuse, ou pour reprendre votre exemple, selon qu'un tel est noir, musulman ou juif. Nous ne fournirions pas des renseignements de ce type, parce qu'ils sont contraires aux valeurs que défendent les Canadiens.

**Le sénateur Oliver:** En quoi est-ce que la Charte des droits et libertés, la Loi sur les droits de la personne et les conventions internationales protègent-elles les Canadiens en vertu de cette loi?

**Mme Besser:** Rien n'est discriminatoire, ni dans l'article proposé 4.83 ni dans les règlements. Nous sommes à l'abri de toute discrimination portant sur des caractéristiques immuables. Rien n'est source de discrimination.

**M. Read:** Je dois ajouter à ce que j'ai dit tout à l'heure que les États-Unis recueille actuellement ces informations.

**Le sénateur Oliver:** Même celles qui sont indiquées à l'annexe 2?

**M. Read:** Oui. Aujourd'hui, quand un avion canadien pénètre dans un espace aérien étranger, il est tenu, en vertu de la loi canadienne, de se plier aux lois du pays dont il emprunte l'espace

aeronautics. When a Canadian aircraft enters American air space, it must comply with American law. We are doing that today and providing all this information. Even in the absence of this bill, they will be providing all this information.

For protection, we must depend upon the United States, which also has a very good record of protecting the privacy of individuals. They have stated in their act that they are gathering this information uniquely for the purpose of transportation security.

They will gather the information regardless of this bill. We are doing this so that our airlines will not be delayed by a notional four-hour rule when going into the United States. We are not giving anyone anything that they cannot already gather. We are merely giving it to them now in a formalized structure. They have a formal act of Congress that establishes the conditions under which they will gather the information and what it will be used for.

The more interesting question that then comes up, which was the subject of the concerns of the Privacy Commissioner and which I think touches on your question, is whether this information could be repatriated into Canada. He said that if that were possible, he would like some restriction on how it could be repatriated. That was the subject of the amendment to the bill in the other place. The Privacy Commissioner recommended to the Minister of Transport that it be allowable to return this data to a government institution only if it is to be used for the purposes of national defence, national security or public safety. That was accepted and that is the current situation.

**Senator Oliver:** You are senior officials from Transport Canada. You and your personnel will be implementing and dealing with this bill should it become law. What criteria will you use in your department for determining which agencies of a foreign government are so-called competent authorities? What tests will you apply?

**Mr. Read:** It is normal practice in international affairs to register a competent authority with authorities such as the International Civil Aviation Organization and the International Atomic Energy Agency. It is essentially a technical term. For the International Atomic Energy Agency, the Government of Canada has two competent authorities registered internationally. One is Transport Canada, for the transportation of radioactive material, and the other is the Canadian Nuclear Safety Commission, for the safety of packaging.

The competent authority in Canada for aviation is Transport Canada. The competent authority in Canada for marine safety is also Transport Canada. The phrase "competent authority" is well known within the transportation community. It refers to an international body where we have deposited the name of the

aérien, même lorsque celles-ci sont en conflit avec les nôtres sur le plan aéronautique. Quand un avion canadien pénètre dans l'espace aérien américain, il doit se conformer aux lois américaines. C'est ce que nous faisons déjà et nous fournissons déjà les renseignements dont il est ici question. Même si ce projet de loi n'existait pas, nous fournirions tout de même tous les renseignements dont il parle.

Pour notre protection, nous dépendons des États-Unis qui sont réputés sur le chapitre de la protection de la vie privée. Les Américains ont précisé dans leur loi qu'ils ne recueillent ces renseignements qu'aux fins de la sécurité des transports.

Ils les recueilleront, que ce projet de loi soit adopté ou non. Nous proposons ce texte pour que nos compagnies aériennes ne soient pas retardées par la règle notionnelle des quatre heures sur leurs dessertes américaines. Nous ne transmettons rien de plus que ce que les autres disposent déjà. Nous ne faisons qu'officialiser la procédure. Les Américains ont adopté une loi du Congrès établissant les conditions en vertu desquelles ils vont recueillir et utiliser les renseignements en question.

La question la plus intéressante qui se pose, qui est source de préoccupation du Commissaire à la vie privée et qui rejoint, je crois, le sens de votre question, c'est de savoir si ces renseignements pourraient revenir au Canada. Le commissaire a déclaré que, dans une telle éventualité, il exigerait l'imposition de restrictions sur le «rapatriement» de ces données. C'est pour cela que l'autre Chambre a déjà modifié le projet de loi. Le Commissaire à la protection de la vie privée a recommandé au ministre des Transports de permettre que ces données ne soient renvoyées à une institution gouvernementale que si elles doivent servir aux fins de la défense nationale, de la sécurité nationale ou de la sûreté publique. Le principe a été accepté et c'est là où nous en sommes.

**Le sénateur Oliver:** Vous êtes des hauts fonctionnaires de Transports Canada. C'est vous-même et vos collaborateurs qui allez mettre en oeuvre ce projet de loi, advenant qu'il devienne loi. Quel critère allez-vous appliquer au sein du ministère afin de déterminer quels organismes d'un gouvernement étranger sont ce qu'on appelle des «autorités compétentes»? Quel critère allez-vous appliquer?

**M. Read:** Il est de pratique courante dans les affaires internationales d'enregistrer les autorités compétentes auprès d'organismes internationaux comme l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Agence internationale de l'énergie atomique. Ce terme est essentiellement technique. Ainsi, pour l'Agence internationale de l'énergie atomique, le gouvernement du Canada a fait enregistrer deux autorités compétentes à l'échelle internationale. Il s'agit d'abord de Transports Canada, pour le transport de matières radioactives, et de la Commission canadienne de sûreté nucléaire, qui se charge de la sûreté du conditionnement des matières.

L'autorité compétente au Canada en matière d'aviation est Transports Canada, qui est également l'autorité compétente en matière de sûreté maritime. L'expression «autorité compétente» est bien connue dans le milieu des transports. Elle renvoie à un organisme international où nous devons faire enregistrer le nom



competent authority. It is clear in the American act what their competent authority is. It is their commissioner of customs.

We have heard this question before and have discussed the possibility of putting in the regulations, in addition to the name of the country, the name of the competent authority.

**Senator Oliver:** Why did you not do that?

**Mr. Read:** We have a proposed regulation that is now being consulted on. The first comment on this regulation that I heard is, "Why do you not name the competent authority in the regulations?" I think it is a good idea. There is nothing to prevent us from doing that and I expect we will be doing so.

**Senator Finestone:** I have some very strong concerns. I think that, in the circumstances, we might be doing the right thing, but I want to be sure. Please explain to me what is meant by "government institution."

**Ms Besser:** A government institution is defined in the Privacy Act as including government departments and all the entities that are set out in the schedule to the Privacy Act. I could list some of them for you.

**Senator Finestone:** I do not want a long list. Mr. Read said there is nothing new, that this information is already gathered and that we are merely formalizing what they have already gathered about us. I know records are kept on all of us, about our shopping habits, our eating habits and everything else, but what do you mean when you say that this is nothing new, that the United States already gathers this information and we are merely formalizing the process and the information can be given to a government institution? What institution is that? Is it the CIA?

**Mr. Elliott:** To clarify, the information in the passenger name record is commonly gathered by carriers, including Canadian carriers, and by reservation systems. Information is currently being provided to American authorities by Canadian carriers in the United States. To my knowledge, the information is not being provided in Canada by Canadian carriers to U.S. officials since to do so would be a contravention of Canadian law.

**Senator Finestone:** Back up, Mr. Elliott. You say they already have this information, that it is not legal in Canada but that they can do it through the American system. What do you mean?

**Mr. Elliott:** I did not mean to say that the gathering of information by Canadian carriers is contrary to Canadian law. Canadian law prohibits the provision of that information, in the case in question, to American authorities. That is Canadian law applicable in Canada. When Air Canada, for example, is operating in the United States, they are subject to American law. Therefore, they can now provide information to American authorities when

des «autorités compétentes». Dans la loi américaine, l'autorité compétente est bien précisée. Il s'agit du commissioner of customs, soit le commissaire aux douanes.

On nous a déjà posé cette question avant et nous avons débattu de la possibilité d'indiquer dans le Règlement, en plus du nom du pays, le nom de l'autorité compétente.

**Le sénateur Oliver:** Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

**M. Read:** Nous avons proposé un règlement qui fait actuellement l'objet de consultations. D'après les premières remarques, les gens se demandent pourquoi nous n'avons pas indiqué le nom de l'autorité compétente dans ce règlement. Personnellement, je pense que c'est une bonne idée. Rien ne nous empêche de le faire et je crois que nous allons le faire.

**Le sénateur Finestone:** J'ai une préoccupation assez sérieuse. Étant donné les circonstances, il est fort possible que nous allons faire ce qu'il faut, mais je veux en être sûre. Expliquez-moi ce que veut dire l'expression «institution gouvernementale».

**Mme Besser:** L'expression «institution gouvernementale», telle qu'elle est définie dans la Loi sur la protection des renseignements personnels, englobe tous les ministères fédéraux et toutes les entités qui apparaissent dans l'annexe de cette loi. Je pourrai vous en faire parvenir une liste.

**Le sénateur Finestone:** Je ne veux pas une longue liste. M. Read a dit qu'il n'y a rien de nouveau dans tout cela, que nous recueillons déjà ce genre d'information et que nous n'allons qu'officialiser ce que les Américains connaissent déjà sur nous. Je sais qu'on garde des dossiers sur nous, sur nos habitudes d'achat, sur nos habitudes de consommation alimentaire et ainsi de suite, mais que voulez-vous dire au juste quand vous affirmez qu'il n'y a rien de nouveau, que les États-Unis recueillent déjà ce genre de renseignements et que nous n'allons qu'officialiser ce processus, parce que de telles données peuvent être transmises à une institution gouvernementale? De quelle institution s'agit-il? La CIA?

**M. Elliott:** Les renseignements contenus dans le dossier des passagers sont régulièrement recueillis par les transporteurs, notamment les transporteurs canadiens, de même que par les systèmes de réservation. Actuellement, ces données sont déjà transmises aux autorités américaines par les transporteurs canadiens qui se posent aux États-Unis. À ma connaissance, ces données ne sont pas communiquées par les transporteurs canadiens aux autorités américaines en sol canadien, parce que cela irait à l'encontre de la loi canadienne.

**Le sénateur Finestone:** Revenez en arrière, monsieur Elliott. Vous avez dit que les Américains ont déjà ces informations, qu'il n'est pas légal de les transmettre au Canada, mais qu'on peut le faire par le biais du système américain. Que voulez-vous dire exactement?

**M. Elliott:** Je n'ai pas voulu dire qu'il était illégal pour les transporteurs canadiens de recueillir ce genre de données. La loi canadienne interdit la transmission de tels renseignements, dans les cas en question, aux autorités américaines. La loi canadienne s'applique à ce qui se passe au Canada. Cependant, quand Air Canada, par exemple, exploite une ligne aux États-Unis, la compagnie est sujette au droit américain. Dès lors, elle peut



they are in the United States. Carriers are now being asked to provide that information to American authorities in advance of flights leaving Canada.

**Senator Finestone:** I understand that. Air Canada is a fully owned Canadian carrier. Is it correct that, if I purchase a return ticket in Canada for travel into the United States, when I board in the United States for my return to Canada the American authorities will have the right to information that they would not be entitled to if I were travelling between Toronto and Montreal?

**Mr. Read:** Yes.

**Senator Finestone:** Therefore, it is already okay and it is reasonable in the circumstances.

**Mr. Elliott:** Yes, that is our view.

**Senator Finestone:** Who has the right to that information? Can Canadians demand to see and have a copy of all the information the Americans have about us?

**Mr. Elliott:** I do not believe we can competently answer with regard to the access regime in the United States of America.

**Senator Finestone:** There will be a file compiled on each passenger, to which the U.S. authorities will be given access. Who owns this file; is it Canada or United States? Does it become the property of the CIA or CSIS?

**Mr. Elliott:** The Government of Canada does not have this information. Passenger name record information is gathered by carriers and by reservations systems. The proposed regime is for carriers and reservation systems to provide information to the U.S. authorities. Under the U.S. legislation, the information is gathered for purposes of aviation safety. It can be shared, pursuant to the U.S. legislation, with other federal agencies, but it is restricted for the purpose of protecting national security.

**Senator Finestone:** Mr. Elliott, I agree that this is a good idea and reasonable in the circumstances. However, we place a value on rights and freedoms, and particularly on privacy. Loss of privacy can be a threat to democracy. Our questions are pertinent and important. I was glad that the Privacy Commissioner brought concerns to your attention. Once your privacy is lost, you cannot recover it.

We need to ensure that what we are doing, given the present circumstances in which we live and the heightened fears of citizens, is proportional and reasonable and right, having regard to the fact that privacy rights are not absolute. Can we be sure that this is okay?

I thought it was okay until you said that they have all this information anyway. You do not obtain permission from passengers to release that information. Is that reasonable in the circumstances?

fournir les informations en question aux autorités américaines quand elle est aux États-Unis. À présent, on demande aux transporteurs de fournir ces données aux autorités américaines avant que leurs avions ne quittent le Canada.

**Le sénateur Finestone:** Je comprends. Air Canada est un transporteur à 100 p. 100 canadien. Est-ce exact que, si j'achète un billet aller-retour Canada-États-Unis que les autorités américaines auront accès à des informations me concernant, ce qui ne serait pas le cas si je volais entre Toronto et Montréal?

**M. Read:** Oui.

**Le sénateur Finestone:** Donc, il n'y a déjà pas de problème et c'est tout à fait raisonnable aux vus des circonstances.

**M. Elliott:** Oui, c'est ce que nous pensons.

**Le sénateur Finestone:** Qui peut prétendre obtenir cette information? Est-ce que les Canadiens peuvent demander à voir ces données, à en obtenir copie des Américains?

**M. Elliott:** Je ne pense pas être en mesure de bien vous répondre au sujet du régime d'accès à l'information aux États-Unis.

**Le sénateur Finestone:** Des dossiers vont être constitués sur chaque passager et les autorités américaines vont avoir accès à ces dossiers. Qui en sera le propriétaire: le Canada ou les États-Unis? Ce dossier va-t-il devenir propriété de la CIA ou du SCRS?

**M. Elliott:** Le gouvernement du Canada ne dispose pas de ces données. Le dossier des passagers est constitué par les transporteurs et par les systèmes de réservation. D'après le régime proposé, les transporteurs et les systèmes de réservation communiqueront les renseignements aux autorités américaines. En vertu de la loi américaine, les données sont recueillies uniquement aux fins de la sécurité aérienne. La loi américaine prévoit que ces données pourront être communiquées à d'autres organismes fédéraux, mais uniquement au titre de la protection de la sécurité nationale.

**Le sénateur Finestone:** Monsieur Elliott, je conviens que c'est une bonne idée et qu'elle est raisonnable dans les circonstances. Cependant, nos valeurs touchent au respect des droits et des libertés, surtout en matière de protection de la vie privée. Une perte à cet égard pourrait menacer la démocratie. Nos questions sont pertinentes et importantes. J'ai été heureuse que le Commissaire à la protection de la vie privée vous fasse part de ses préoccupations. Quand on a perdu la protection de la vie privée, on ne peut plus retrouver.

Compte tenu des circonstances actuelles et du fait que les gens ont de plus en plus peur, nous devons nous assurer que ce que tout ce que nous faisons est proportionnel, raisonnable et acceptable parce que les droits à la protection de la vie privée ne sont pas absolus. Peut-on être certain que cela est bien?

C'est ce que je pensais avant que vous nous déclariez que, de toute façon, vous fournissez déjà ces informations. Vous ne demandez pas l'autorisation des passagers pour le faire. Est-ce raisonnable dans les circonstances?

I am much happier to know that that information, which is on my passport and in many other places, is being provided by Canadians for Canadians, by right. It makes me very uncomfortable to know that they already do it. I was comfortable with this bill until I heard that.

**Mr. Elliott:** The uses to which information can be put by the Government of Canada or institutions of the Government of Canada was the subject of the amendment introduced as a result of discussions with the Privacy Commissioner. There are restrictions on the use of that information by the government or government institutions. As we have indicated, it can be used only for the purpose of protecting national security or public safety, or for the purposes of defence.

With respect to the well-founded concerns about information provided to foreign jurisdictions, in this case the United States of America, as my colleague has indicated, Canadian carriers are required to abide by the laws of the United States of America when operating in the United States of America.

**Senator Finestone:** Is that so in all countries?

**Mr. Elliott:** Yes.

The agreements that we are formulating with the Americans about what information should be provided by Canada will create the fields of information that will be provided in all circumstances. There are discussions ongoing at the international level of civil aviation to try to create a common standard of PNR in order that there will be a common understanding of that term.

The regulations under the proposed act, as it would be amended, would provide that only information prescribed in the regulations could be provided pursuant to the Aeronautics Act and only to jurisdictions that are also prescribed in the regulations. Those regulations and our legislation are, of course, subject to the Charter, the Privacy Act and the other pieces of legislation and the protections contained therein that were referred to earlier.

In effect, we will have a regime that will restrict the kinds of data that can be provided. Our law, including our regulations, will have a direct influence on what information is requested and gathered, in this case by the United States of America, but potentially more broadly.

**Senator Finestone:** So the Charter holds?

**Mr. Elliott:** Yes.

**Senator Gustafson:** Am I correct that the purpose of this bill is for the security of passengers?

**Mr. Elliott:** As well as crew members.

**Senator Gustafson:** Does it apply to private planes?

Je serais beaucoup plus heureuse de savoir que ces renseignements, qui apparaissent sur mon passeport et à bien d'autres endroits, sont fournis par des Canadiens à des Canadiens, conformément à la loi. Je suis très mal à l'aise de savoir qu'on communique déjà ces renseignements. Jusqu'ici, je n'avais pas de problème avec ce projet de loi.

**M. Elliott:** Le genre d'utilisation de ces données par le gouvernement du Canada ou par ses institutions a fait l'objet de la modification soumise à la suite des discussions avec le Commissaire à la protection de la vie privée. Il existe des restrictions relativement à l'utilisation de ces données par le gouvernement ou par les institutions gouvernementales. Comme je l'ai dit, ces données ne pourront servir qu'afin de protéger la sécurité nationale ou la sûreté publique ou encore pour des fins de défense nationale.

Pour ce qui est des préoccupations tout à fait justifiées relatives à la communication de renseignements personnels à des pays étrangers, comme ma collaboratrice vient de vous l'indiquer tout à l'heure, dans le cas des États-Unis d'Amérique, les transporteurs canadiens sont déjà tenus d'obéir aux lois de ce pays quand ils empruntent son espace aérien.

**Le sénateur Finestone:** C'est la même chose dans tous les pays?

**M. Elliott:** Oui.

Les ententes que nous sommes en train d'élaborer avec les Américains quant au type de renseignements que le Canada devrait leur fournir, établiront des champs d'information qui seront fournis dans toutes les circonstances. Nous menons actuellement des discussions permanentes au niveau international de l'aviation civile pour essayer de mettre en oeuvre une norme commune de dossiers passagers, de sorte que nous soyons tous sur la même longueur d'ondes quant à la définition à donner à ce terme.

D'après les règlements qui découleront de la loi proposée, une fois qu'elle aura été modifiée, seuls les renseignements précisés dans les règlements seront fournis conformément à la Loi sur l'aéronautique et ils ne le seront qu'aux pays également mentionnés dans les règlements. Ces règlements ainsi que la loi sont, bien sûr, sujets aux dispositions de la Charte, de la Loi sur la protection des renseignements personnels et aux autres lois et mesures de protection qu'elles contiennent et dont nous avons parlé plus tôt.

Ainsi, nous disposerons d'un régime qui limitera le genre de données qui seront transmises. La loi, ainsi que les règlements, auront une incidence directe sur le genre d'information pouvant être demandée et recueillie dans ce cas par les États-Unis d'Amérique, mais éventuellement par d'autres pays.

**Le sénateur Finestone:** Donc la Charte s'applique?

**M. Elliott:** Oui.

**Le sénateur Gustafson:** Ai-je raison de dire que la raison d'être de ce projet de loi est d'assurer la sécurité des passagers?

**M. Elliott:** De même que des membres d'équipage.

**Le sénateur Gustafson:** Est-ce qu'il vise les avions privés?



**Mr. Read:** It applies to all planes.

**Senator Gustafson:** Does this all go out the window in the case of defence and security? I live about 50 miles from a line of missiles that are set up to shoot down any enemy that tries to enter the United States, and those missiles might drop on my farm.

In the case of defence, the four-hour rule would not apply either way, would it?

**Mr. Elliott:** I am not sure I completely understand the question. The Aeronautics Act, which this bill proposes to amend, does not deal with military aircraft. It applies only to civil aviation.

**Senator Gustafson:** That is what I wanted to know. In other words, this all goes out the window in the case of an attack, which is what we are talking about. We are talking about terrorism. We are operating under a different set of rules today than we were four months ago. We have changed our focus.

**The Chairman:** Is your concern that the Americans can attack us, or that we can attack them?

**Senator Gustafson:** I want to be sure that the Americans can save us.

**Mr. Elliott:** As I said, this applies only to civil aircraft. The regime is meant to provide authorities with advance notice of who is coming to their country.

**Senator Gustafson:** What about people travelling by air from other countries into Canada?

**Mr. Elliott:** This bill does not deal with aircraft or people coming into Canada. There is another piece of legislation that allows Canadian immigration authorities to gather information in advance on people coming to Canada.

**Senator Gustafson:** If it is so important to have this legislation to appease the Americans, it is also important to know who is coming into Canada from other countries. Once they are on the North American continent, who knows where they will go.

**Mr. Elliott:** I agree that it is important for Canadian authorities to get that advance information as well. There are already some legislative provisions and regulations under development that will allow for that. That legislation is under the authority of ministers other than the Minister of Transport. It is largely customs and immigration authorities that are concerned about people coming into the country.

**Senator Gustafson:** Your use of the word "development" leads me to believe that you are not satisfied with what we have now. If you people do not know what the rules are, we certainly do not.

**Mr. Elliott:** Perhaps I could just clarify. My understanding is that the immigration legislative authority exists currently. What are being developed are regulations under the Immigration Act. I

**M. Read:** Il concerne tous les avions.

**Le sénateur Gustafson:** Est-ce que cela ne tombe pas dans le cadre de la défense de la sécurité? Je réside à 50 miles d'un site de missiles qui a été mis là pour abattre un éventuel ennemi qui essaierait de pénétrer dans l'espace américain, mais ces missiles pourraient très bien tomber sur mon exploitation agricole.

Dans le cas de la défense, la règle des quatre heures ne s'appliquerait pas, n'est-ce pas?

**M. Elliott:** Je ne suis pas bien certain de comprendre votre question. La Loi sur l'aéronautique, que ce projet de loi est censé modifier, ne s'applique pas aux appareils militaires. Elle ne s'applique qu'à l'aviation civile.

**Le sénateur Gustafson:** C'est ce que je voulais savoir. Autrement dit, en cas d'attaque, qui est précisément ce dont nous parlons ici, tout cela s'écroule. Nous parlons bien de terrorisme. Nous fonctionnons selon un ensemble de règles qui est différent aujourd'hui de ce qu'il était il y a quatre mois. Nous avons changé notre point de vue.

**La présidente:** Craignez-vous que les Américains nous attaquent ou que nous les attaquions?

**Le sénateur Gustafson:** Je veux être certain que les Américains pourront nous sauver.

**M. Elliott:** Comme je le disais, ce texte ne concerne que les avions civils. Le régime est censé permettre aux autorités américaines d'être informées d'avance de l'identité de ceux qui viennent dans leur pays.

**Le sénateur Gustafson:** Qu'advient-il des voyageurs aériens en provenance d'autres pays que le Canada?

**M. Elliott:** Ce projet de loi ne traite que des avions et des gens qui viennent au Canada. Il y a une autre loi qui permet aux autorités canadiennes de l'immigration de recueillir des renseignements d'avance sur les gens qui ont le Canada pour destination.

**Le sénateur Gustafson:** S'il est aussi important que cela d'adopter cette loi pour apaiser les Américains, il est tout aussi important de savoir qui va venir au Canada en provenance d'autres pays. Une fois qu'ils aboutiront sur le continent nord-américain, qui sait où ils iront ensuite.

**M. Elliott:** Je suis d'accord qu'il est également important pour les autorités canadiennes de recueillir d'avance les mêmes informations. Nous sommes déjà en train de préparer un texte de loi et des règlements qui nous permettront de le faire. Cette loi relèvera d'autres ministres que celui des Transports. Elle concernera essentiellement les responsables des douanes et de l'immigration qui s'occupent des personnes entrant au Canada.

**Le sénateur Gustafson:** À vous entendre dire que vous préparez une autre loi, j'ai l'impression que vous n'êtes pas satisfait de ce qui existe. Si vous ne savez pas quelles sont règles, il est certain que nous, nous les ignorons.

**M. Elliott:** Je devrais peut-être apporter un point d'éclaircissement. À ce que je sache, la compétence législative existe déjà en matière d'immigration. Nous sommes en train



am not intimately familiar with the immigration legislation or regulatory proposals.

[Translation]

**Senator Biron:** You have in fact answered the main part of the question I wanted to ask you. The information the United States will receive beforehand, as a result of this security measure, will be information about the passengers. That is the only difference since in any event they receive information when the passengers go through immigration. With this new initiative, information will be sent by computer to immigration officers about passengers considered suspicious so that appropriate security measures may be taken.

**The Chairman:** Can you confirm that?

**Mr. Elliott:** Yes, I can confirm that.

[English]

**Senator Spivak:** At first blush, there did not seem to be many questions here, but there are quite a few.

In this automatic information, following on Senator Gustafson's question, if someone comes here on a visitor's visa and then takes a flight to the United States, is that basic information automatically transmitted through Schedule 1 or not?

**Mr. Elliott:** That is the proposal, yes.

**Senator Spivak:** That is automatic. A system should be in place already. It seems to me that we should know who is coming into Canada, because Canada is a launching pad, according to the experts on anti-terrorism, and there are more terrorist cells in Canada than in any other country, except perhaps the United States.

You told us that you do not have information on everyone coming here, that you do not have advance information of people coming into Canada. It is quite easy to get into Canada, we know that already.

**Mr. Elliott:** Perhaps I could clarify. I indicated that this bill does not deal with that question. In fact, issues relating to people coming into Canada are largely the responsibility of ministers and departments responsible for immigration and customs. They do have legislation, but I am not the appropriate official to speak to customs and immigration legislation.

**Senator Spivak:** I understand that.

**Senator LaPierre:** Could I ask a question of clarification? When someone arrives in the United States of America, the application of their regulations is done by departments responsible for immigration and customs, just like in Canada. Is that right? I want to know whether that is true.

**Mr. Elliott:** The information that is proposed —

d'élaborer un règlement découlant de la Loi sur l'immigration. Cependant, je ne connais pas vraiment la loi ni les règlements proposés sur le plan de l'immigration.

[Français]

**Le sénateur Biron:** En fait, vous avez répondu en grande partie à la question que je voulais vous poser. L'information que les États-Unis recevront à l'avance, suite à cette mesure de sécurité, sera l'information sur les passagers. C'est la seule différence puisqu'ils reçoivent, de toute façon, l'information quand les passagers passent à l'Immigration. Cette nouvelle mesure permettra aux États-Unis, par des moyens informatiques, d'aviser leurs agents à l'Immigration quant aux personnes qui suscitent des soupçons, afin qu'ils puissent adopter les mesures de sécurité appropriées.

**La présidente:** Vous pouvez le confirmer?

**M. Elliott:** Oui, je peux le confirmer.

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** À première vue, on aurait pu penser que tout cela n'allait pas soulever beaucoup de questions, mais en fait j'en ai pas mal à vous poser.

Pour enchaîner sur les questions du sénateur Gustafson, j'aimerais savoir si toutes ces informations sont communiquées automatiquement. Ainsi, si quelqu'un vient ici avec un visa de visiteur et prend ensuite un avion à destination des États-Unis, est-ce que les données concernant cette personne sont automatiquement communiquées en vertu de l'annexe 1 ou pas?

**M. Elliott:** C'est effectivement ce qui est proposé.

**Le sénateur Spivak:** Donc, c'est automatique. Cela veut dire qu'il devrait déjà y avoir un système en place. J'ai l'impression que le Canada devrait savoir qui vient chez lui, parce que selon les spécialistes de la lutte antiterroriste, nous sommes une bazarrière, et qu'il y a beaucoup plus de cellules terroristes au Canada que dans n'importe quel autre pays, à l'exception peut-être des États-Unis.

Vous nous avez dit que vous ne disposez pas d'information sur toutes les personnes qui arrivent au Canada, que vous n'êtes pas destinataire, d'avance, de renseignements sur les gens qui se destinent à venir chez nous. Il est très facile de rentrer au Canada, nous le savons déjà.

**M. Elliott:** Je me dois peut-être d'apporter une précision. J'ai dit que ce projet de loi ne traite pas de cette question. En fait, tout ce qui concerne les personnes arrivant au Canada relève essentiellement des ministres et des ministères responsables de l'immigration et des douanes. Il existe déjà des lois, mais je ne suis pas le fonctionnaire qu'il vous faut pour parler de douanes et d'immigration.

**Le sénateur Spivak:** Je le comprends.

**Le sénateur LaPierre:** J'aimerais poser une question pour obtenir une précision. Quand quelqu'un arrive aux États-Unis d'Amérique, ce sont les ministères américains responsables de l'immigration et de la douane qui s'en occupent, tout comme au Canada. C'est exact? J'aimerais savoir si c'est le cas.

**M. Elliott:** L'information qui est proposée...

**Senator LaPierre:** I am not talking about this information. You seem to be making a distinction about the responsibility of the Citizenship and Immigration Department in Canada when people come here. You make a distinction that the Americans may have another system that does not involve the immigration services. Am I wrong? That is very important.

**Mr. Elliott:** I guess I can agree with the factual basis as you explain it. The American legislation talks about information being provided to U.S. Customs, and it provides for the sharing of information. Certainly one of the authorities that information would be shared with in appropriate circumstances is the U.S. Immigration authorities.

**Senator LaPierre:** And the CIA and the FBI and everybody else on the planet. Thank you.

**Senator Spivak:** My question has to do with the information provided on request. I was born in Poland. I was an anti-Vietnam War protester. I know that that information exists.

I do not look like an Arab at the moment, but suppose I did and that information was requested about me. How would the Canadian government refuse to give the information? I know that records exist. How does the Canadian Charter of Rights and Freedoms apply in terms of the information that might be requested?

Furthermore, what if an individual were detained, where no one knew anything about the person, and the individual had no right to a lawyer or anything else? That is what is happening in the United States.

**The Chairman:** We are not going to dictate to the United States what to do in its own territory.

**Senator LaPierre:** They are dictating to us.

**Senator Spivak:** What about the Canadian citizen in my example? Information has been requested, the plane lands, and the person is detained. What happens in that event?

**The Chairman:** The U.S. government can do whatever it wants to do.

**Senator Spivak:** With a Canadian citizen? That is what I am asking the witness.

**The Chairman:** With the information that we give them.

**Senator Spivak:** The information we give them could lead to that. How does the Canadian Charter of Rights and Freedoms apply?

**Mr. Elliott:** The only information that could be provided pursuant to the proposed amendment to the Aeronautics Act is information prescribed by Canadian regulations under the Aeronautics Act. The proposal set out in Schedule 2 of the draft regulations sets out 29 different fields of information. The sorts of

**Le sénateur LaPierre:** Je ne parle pas de cela. Vous semblez faire une distinction à propos de la responsabilité qui incombe au ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration au Canada, dans le cas des étrangers que nous accueillons. Vous dites que les Américains ont peut-être un autre système auquel ne participeraient pas les services de l'immigration. Je me trompe? C'est très important.

**M. Elliott:** Je suis d'accord avec votre raisonnement de base. La loi américaine parle de renseignements devant être communiqués aux services de douane américains, pour être ensuite transmis à d'autres services. La loi prévoit donc que ces renseignements, dans des circonstances appropriées, soient communiqués aux responsables de l'immigration américaine.

**Le sénateur LaPierre:** Ainsi qu'à la CIA et au FBI et à tous les autres à la surface de la planète. Merci.

**Le sénateur Spivak:** Ma question concerne les renseignements fournis sur demande. Je suis née en Pologne. J'ai protesté contre la guerre du Vietnam. Je sais que toute cette information sur moi existe.

Je ne ressemble pas à une Arabe, mais supposez que tel soit le cas et qu'on demande toutes les informations qu'on a sur moi. Comment le gouvernement canadien pourrait-il refuser de la donner? Je sais que ces dossiers existent. Comment la Charte canadienne des droits et libertés va-t-elle s'appliquer relativement aux informations pouvant être demandées au sujet d'une personne?

En outre, que se passera-t-il dans le cas d'une personne détenue, si l'on ne sait rien à son sujet et si elle n'a pas le droit d'appeler un avocat ni de contacter qui que ce soit? C'est ce qui se passe actuellement aux États-Unis.

**La présidente:** Nous n'allons certainement pas dire aux États-Unis ce qu'ils doivent faire chez eux.

**Le sénateur LaPierre:** Mais eux, nous disent quoi faire chez nous.

**Le sénateur Spivak:** Dans mon exemple, que se passerait-il dans le cas d'un citoyen canadien? Des informations ont été demandées sur lui, l'avion atterrit et la personne se retrouve détenue. Que se passerait-il dans ce cas?

**La présidente:** Le gouvernement américain peut bien faire tout ce qu'il veut.

**Le sénateur Spivak:** D'un citoyen canadien? C'est la question que j'adresse aux témoins.

**La présidente:** À partir des renseignements que nous fournissons aux Américains.

**Le sénateur Spivak:** C'est ce que pourraient donner les renseignements que nous communiquons aux Américains. Comment la Charte canadienne des droits et libertés d'applique-t-elle?

**M. Elliott:** Les seuls renseignements que nous pourrions communiquer en vertu de la modification proposée à la Loi sur l'aéronautique sont ceux prescrits par le règlement découlant de cette même loi. L'annexe 2 du règlement proposé comporte 29 champs d'information. Le genre de renseignement à



information the honourable senator has raised concerns about are not on that list. Anything that would go on that list, because it is a Canadian regulation, would be subject to the Charter. If it offended the Charter, the regulation and therefore the ability to provide the information could be struck down.

**Senator LaPierre:** Let us understand each other. This is a pernicious bill. It is completely unnecessary. It is being brought forward largely because we are being blackmailed. The government has fallen to the blackmail of the Americans who have threatened to strip-search every Canadian who arrives in the United States if the authorities do not have this information, and also to spend hours searching their luggage. I do not expect you to answer that. However, I do expect you to understand essentially that the process of that has great danger for our country. You do not seem to understand that, with all due respect.

I want to know about the four hours. What does that mean? Do you have to provide the Americans the information four hours before the plane leaves Canada?

**Mr. Elliott:** That is their request, as I understand it, yes.

**Senator LaPierre:** You have accepted that? Yes or no? It is a simple question. Did you accept it or not?

**Mr. Elliott:** My difficulty, Madam Chairman, is I am not sure, first, that it is up to me or the officials to accept that or not accept it. I have not accepted it. Discussions are ongoing with the Americans. Those discussions are contingent on what Parliament does with this proposed legislation and what the Governor in Council may do with respect to regulations. The short answer to the honourable senator's question is no.

**Senator LaPierre:** Why did you bring up the four hours if you have no view on the matter and it is not included in the law or in the regulations? I am sorry. This is important.

[Translation]

**The Chairman:** Explanations were given on that point earlier. Further explanation can be provided, should you so wish.

**Senator LaPierre:** I want to know why they brought up the "four hours"

**The Chairman:** He never said "four hours"

**Senator LaPierre:** They chose "four hours", and then he told me essentially that it is not his responsibility to answer that question. That is what he just said to me.

**The Chairman:** You will have to ask the minister that question. Keep some questions for the minister. That is a policy question. Officials cannot give you an answer on policy issues.

propos duquel l'honorable sénateur s'inquiète n'apparaît pas dans la liste. Tout ce qui apparaîtra dans cette liste, parce qu'il s'agit d'un règlement canadien, sera sujet à la Charte. Si le renseignement viole la Charte, le règlement pourrait être frappé de nullité et il ne serait donc plus possible de fournir les informations.

**Le sénateur LaPierre:** Comprenons-nous bien. Ce projet de loi est pernicieux. Il est absolument inutile. Nous le proposons essentiellement parce que nous sommes soumis à du chantage. Le gouvernement a cédé au chantage des Américains qui ont menacé de fouiller tous les Canadiens débarquant aux États-Unis si nos autorités ne leur communiquaient pas ce genre de renseignement, et ils nous ont menacés de passer des heures à fouiller leurs bagages. Je ne m'attends pas à ce que vous me répondiez à ce sujet. Quoi qu'il en soit, je m'attends à ce que vous compreniez que ce processus représente un grand danger pour le Canada. Sans vouloir vous vexer, je n'ai pas l'impression que vous le compreniez.

Parlez-moi du délai de quatre heures. Qu'est-ce que cela signifie? Est-ce qu'il faut fournir aux Américains les renseignements qu'ils demandent quatre heures avant que l'avion ne quitte le Canada?

**M. Elliott:** C'est effectivement ce qu'ils demandent, si j'ai bien compris.

**Le sénateur LaPierre:** Et vous l'avez accepté? Oui ou non? C'est une question simple. Est-ce que vous l'avez accepté ou non?

**M. Elliott:** Le problème que j'ai, madame la présidente, c'est que je ne suis pas certain, pour commencer, s'il m'appartient et s'il appartient aux autres fonctionnaires d'accepter ou de rejeter cela. Je ne l'ai pas accepté. Les discussions se poursuivent avec les Américains. Ces discussions dépendront de ce que le Parlement fera avec la loi proposée et de ce que le Gouverneur général pourra faire au sujet du règlement. Pour vous répondre brièvement, honorables sénateurs, je dirais non.

**Le sénateur LaPierre:** Mais alors, pourquoi avez-vous soulevé le problème des quatre heures si vous n'avez pas de point de vue à ce sujet et pourquoi ne l'avez-vous pas inclus dans la loi ni dans le règlement? Je suis désolé. C'est important.

[Français]

**La présidente:** Il y a eu des explications tout à l'heure à ce sujet. Si vous désirez vous le faire expliquer à nouveau, on va vous l'expliquer à nouveau.

**Le sénateur LaPierre:** Je veux savoir pourquoi ils ont soulevé les «quatre heures».

**La présidente:** Il n'a jamais dit «quatre heures».

**Le sénateur LaPierre:** Ils ont choisi «quatre heures» puis il me dit essentiellement que ce n'est pas sa responsabilité de répondre à cette question. C'est cela qu'il vient de me dire.

**La présidente:** Il faudra poser la question au ministre. Gardez des questions pour le ministre. C'est une question politique. Les fonctionnaires ne peuvent pas vous répondre à ce sujet.



[English]

**Senator LaPierre:** The four hours does not appear in the regulations and does not appear in the law?

**Mr. Elliott:** That is correct.

**Senator LaPierre:** You have told us that in Canada we do not have the kind of law that they have in the United States.

**Mr. Elliott:** No, I indicated that there is legislation dealing with immigration, for one thing, that does deal with the provision of advance information on passengers and crew members to Canadian authorities.

**Senator LaPierre:** Does the American law also allow them to ask for more or other information? Am I right that they seem to have left it open to ask for more information?

**Mr. Elliott:** The American statute talks about passenger name records and does refer to other information. Section 115.2(f) provides for such other information as the undersecretary, in consultation with the commissioner of customs, determines is reasonably necessary to ensure aviation safety.

**Senator LaPierre:** Does this law authorize that process, or can we refuse to answer their questions?

**Mr. Elliott:** Pursuant to the proposed amendment and regulations, the only information that could be provided is the information prescribed by the regulation. If a request were made by U.S. authorities for information not prescribed in Canadian regulations, that information could not be provided.

**Senator LaPierre:** Thank you very much. It is not an answer, but that is fine.

**The Chairman:** You can ask those questions of the minister, who will be here tomorrow.

[Translation]

**Senator Gill:** I would just like to come back to what Senator Oliver said. I think everyone agrees that the world has changed since September 11. I have the impression that Bill C-44 is a result of September 11. Everyone knows that members of the Senate and the Commons went to New York. When they went there, I imagine the first question they asked was whether they were safer than before. Circumstances have changed, and that is very clear.

My question is a follow up to Senator Lapierre's. Carriers have lobbied the government to be able to communicate information prior to the arrival of passengers. There was a significant economic impact, and carriers decided that something had to be done. In any event, as Senator Biron pointed out, whether Bill C-44 comes into effect or not, such information has to be provided. It is a question of national jurisdiction. It is the same situation everywhere, whatever the country. We have to provide the information to the people asking for it. As a result, the carriers

[Traduction]

**Le sénateur LaPierre:** Les quatre heures n'apparaissent pas dans le règlement et n'apparaissent pas non plus dans la loi?

**M. Elliott:** C'est exact.

**Le sénateur LaPierre:** Vous nous avez dit qu'au Canada nous ne disposons actuellement pas de la loi dont les Américains se sont dotés.

**M. Elliott:** Non. J'ai dit que nous avons une loi qui traite de l'immigration, d'un côté, qui traite des dispositions relatives à la communication d'avance d'information sur les passagers et les membres d'équipage aux autorités canadiennes.

**Le sénateur LaPierre:** Cela veut-il dire que la loi américaine permet à nos voisins d'exiger plus d'information ou des renseignements différents? Ai-je raison en affirmant que les Américains ont laissé la porte ouverte pour pouvoir demander plus d'information?

**M. Elliott:** La loi américaine parle du dossier des passagers et ne fait allusion à aucune autre information. L'alinéa 115.2f) prévoit la communication d'autres informations que le sous-secrétaire, en consultation avec le commissaire aux douanes, pourra juger raisonnablement nécessaires afin d'assurer la sécurité aéronautique.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce que cette loi autorise une telle procédure ou pouvons-nous refuser de donner suite aux demandes des Américains?

**M. Elliott:** Conformément à la modification proposée et au règlement, les seuls renseignements fournis seraient ceux prescrits par le règlement. Si les Américains demandaient des renseignements qui ne sont pas prescrits par le règlement canadien, nous ne donnerions pas suite à leur requête.

**Le sénateur LaPierre:** Merci beaucoup. Ce n'est pas une réponse, mais c'est très bien.

**La présidente:** Vous pourrez poser ces questions au ministre qui sera là demain.

[Français]

**Le sénateur Gill:** J'aimerais tout simplement relever ce que le sénateur Oliver a dit. Je pense que tout le monde est d'accord: depuis le 11 septembre, plus rien n'est pareil. J'ai l'impression que le projet de loi C-44 vient à la suite de cet événement. Tout le monde sait que des sénateurs et des députés sont allés à New York. Lorsqu'ils y sont allés, j'imagine que la première question qu'ils se sont posés était à savoir s'ils étaient plus en sécurité qu'avant. Les circonstances ont changé et c'est très clair.

Ma question rejoint celle du sénateur LaPierre. Les transporteurs ont exercé certaines pressions auprès du gouvernement afin qu'il puisse transmettre des renseignements avant l'arrivée des passagers. Sur le plan économique, on a eu un choc, et les transporteurs se sont dits qu'il fallait faire quelque chose. De toute façon, comme le sénateur Biron l'a mentionné, qu'il y ait ou non un projet de loi C-44, il faut fournir ces renseignements. C'est la juridiction du pays. C'est la même chose dans tous les pays du monde. Nous devons donner les

pressured the government. From the information you have, is that or is it not the case?

[English]

**Mr. Elliott:** Yes, that is the case, senator. In our view, the provision of such information under the terms requested by the Americans and set out in the American legislation, with the safeguards proposed in our legislation and regulations, is reasonable and in the best interests of security in North America.

**Senator Oliver:** In drafting this bill and the regulations, did you consult with other government departments, particularly Citizenship and Immigration and the Canada Customs and Revenue Agency?

**Mr. Read:** We are in discussion with those two departments with respect to regulations. In Bill C-42, which will eventually come to this place, there are other provisions on data on passengers on a case-by-case basis, again directly linked to terrorist events. Under those regulations, there would be data specified and there are discussions among the three departments. Immigration is also talking about passenger records for people coming into the country and the customs agency is talking about regulations. The concept is to have a definition of "passenger name record" harmonized across the three departments.

**Senator Oliver:** Will Bill C-42, which we have not yet received, in any way conflict with Schedules 1 and 2 of this bill?

**Mr. Read:** No. Currently they would be exactly the same, but they may become slightly different if the Americans put a slightly different cast on things. In Canada, it is our goal that the regulations dealing with passenger name records for all three departments will be the same, for events in Canada. For what the United States wants, it may be different. We do not necessarily need to follow the United States for what we will be doing in Canada. There could be two slightly different versions, but the hope is, internationally, to establish a common definition for passenger name record.

**Senator Oliver:** Page 2 of Mr. Elliot's brief reads:

The bill is structured so that information required by the laws of a foreign state could be provided to the foreign state if the type or class of information and the foreign state are authorized by regulation.

Do you in fact have an option? If the Americans say, "We want this information," do you have an option?

**Mr. Read:** Under the Aeronautics Act, the Minister of Transport has several responsibilities, one of which is to promote aviation. It is not his objective to close down aviation. Four hours

of information to those who demand it. The carriers therefore face pressures. According to your information, is that the case or not?

[Traduction]

**M. Elliott:** C'est effectivement le cas, sénateur. Selon nous, la communication de tels renseignements, dans les conditions exigées par les Américains et énoncées dans leur loi, avec les sauvegardes prévues dans notre loi et nos règlements, est tout à fait raisonnable et va dans le meilleur intérêt de la sécurité en Amérique du Nord.

**Le sénateur Oliver:** À l'étape de la préparation de ce projet de loi et du règlement, avez-vous consulté d'autres ministères fédéraux, je pense plus particulièrement à Citoyenneté et Immigration ainsi qu'à l'Agence des douanes et du revenu du Canada?

**M. Read:** Nous sommes en liaison avec ces ministères à propos de la réglementation. Dans le projet de loi C-42, qui va passer au Sénat, on trouve d'autres dispositions relatives aux données concernant les passagers, mais dont la communication se fera au cas par cas, en cas d'événements terroristes. Le règlement précisera les données en question et les trois ministères sont en train de discuter entre eux à ce sujet. En outre, le ministère de l'Immigration envisage de faire adopter une disposition relative aux dossiers des passagers pour les personnes qui arrivent au Canada et l'Agence des douanes, de son côté, songe à adopter un règlement. L'idée est d'harmoniser la définition de «dossier passager» entre les trois ministères.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce que le projet de loi C-42, dont nous n'avons pas encore été saisis, ne risque pas d'entrer en conflit avec les annexes 1 et 2 de ce projet de loi?

**M. Read:** Non. Pour l'instant, ces projets de loi disent exactement la même chose, mais ils pourraient légèrement évoluer si les Américains modifient leur position. Au Canada, nous voulons que le règlement qui traitera des dossiers passagers soit le même pour les trois ministères, en ce qui concerne le Canada. En revanche, il pourra y avoir des différences en ce qui concerne les États-Unis. Nous n'avons pas forcément à imiter ce que font les Américains ici, au Canada. Il pourrait y avoir des versions légèrement différentes, mais nous espérons établir une définition commune pour «dossier passager» à l'échelle internationale.

**Le sénateur Oliver:** À la page 2 du mémoire de M. Elliott, on peut lire:

Le projet de loi est structuré de manière que les renseignements exigés aux termes de la loi d'un pays étranger puissent être fournis à ce dernier si le type ou la catégorie de renseignement et le pays étranger sont autorisés par règlement.

Avez-vous une opinion à ce sujet? Si les Américains disent «Nous voulons telle et telle information», avez-vous une opinion à émettre?

**M. Read:** En vertu de la Loi sur l'aéronautique, le ministre des Transports est investi de plusieurs responsabilités, notamment de promouvoir l'aviation. Il n'a pas pour objectif de fermer le trafic



is a notional time. It could be two hours or one hour. The point is that it be before departing Canada.

**Senator LaPierre:** You said something else which is most significant. Did you say that this information will be supplied before the plane leaves Canada?

**Mr. Read:** The point —

**Senator LaPierre:** Just answer my question. You confuse me. Before the plane leaves Canada, this information will be provided to the Americans, yes or no?

**Mr. Read:** It is expected that —

**Senator LaPierre:** Thank you.

**Mr. Read:** — that is what the Americans want —

**Senator LaPierre:** Thank you.

**Senator Oliver:** — and that is what this bill will permit, yes.

**Senator LaPierre:** Thank you.

**Senator Biron:** Under this legislation, if the government of the United States requested my medical records, you would refuse?

**Mr. Read:** They currently do not fall under the regulations. We would refuse and the air carrier, one would hope, does not have them.

**Senator Gustafson:** We are dealing with North American perimeter security. Has Mexico been asked for the same information?

**Mr. Read:** All countries in the world have been asked.

**Senator Finestone:** I accept this amendment, but that does not mean I am comfortable with it. What are the sanctions if someone provides their medical record? If a malevolent person provides their race, age, creed, information and that information is handed out and gets into the hands of the CIA, for example, what are the provisions envisaged for going counter to the Charter? Is it a criminal cause? Is it a civil penalty? What are the penalties? Are there any sanctions or penalties envisaged on either side of the border?

**Ms Besser:** I will go back a step. Under the Personal Information Protection and Electronic Documents Act, organizations are only allowed to disseminate information in accordance with the principles laid out in that schedule.

**Senator Finestone:** Under the principles laid out in Bill C-6, if I understand and remember them, I have to give permission; I have to knowingly provide that information. I am talking about information that has been given about me, maliciously or unintended or intended, to which I did not knowingly agree.

aérien. Quatre heures, c'est ce qu'on appelle un temps notionnel. Ce pourrait être deux heures ou une heure. Ce que l'on veut dire, c'est que le renseignement doit être communiqué avant que l'avion ne quitte le Canada.

**Le sénateur LaPierre:** Vous venez de dire quelque chose d'autre qui est très important. Vous venez de dire que ces renseignements seront fournis avant que l'avion ne quitte le Canada?

**M. Read:** Le point...

**Le sénateur LaPierre:** Répondez simplement à ma question. Je suis confus. Est-ce que les renseignements en question seront communiqués aux Américains avant que l'avion ne quitte le Canada? C'est oui ou c'est non?

**M. Read:** Il est prévu que...

**Le sénateur LaPierre:** Merci.

**M. Read:** ... c'est ce que veulent les Américains...

**Le sénateur LaPierre:** Merci.

**Le sénateur Oliver:** ... et c'est ce que ce projet de loi va vous permettre.

**Le sénateur LaPierre:** Merci.

**Le sénateur Biron:** D'après cette loi, si le gouvernement américain demandait mon dossier médical, est-ce que vous refuseriez de le lui donner?

**M. Read:** Les dossiers médicaux ne sont actuellement pas visés par le règlement. Nous refuserions et, de toute façon, nous espérons que le transporteur aérien n'aurait pas ce dossier.

**Le sénateur Gustafson:** Il est question du périmètre de sécurité nord-américain. A-t-on demandé au Mexique de fournir les mêmes renseignements?

**M. Read:** Tous les pays du monde sont tenus de le faire.

**Le sénateur Finestone:** J'accepte cette modification, mais cela ne veut pas dire que je suis tout à fait à l'aise. Quelles peines sont prévues, si quelqu'un transmettait un dossier médical? Supposons que quelqu'un de malveillant communique des données sur la race, l'âge et les croyances et que ces informations tombent dans les mains de la CIA. Qu'est-ce qui est prévu en cas d'infraction aux dispositions de la Charte? Cette cause se retrouverait-elle au pénal? Des peines au civil sont-elles prévues? Quelles sont les peines? Y a-t-il des peines d'envisagées d'un côté et de l'autre de la frontière?

**Mme Besser:** Je vais un peu revenir en arrière. En vertu de la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, les organismes n'ont pas le droit de diffuser de renseignements conformément au principe énoncé dans cette annexe.

**Le sénateur Finestone:** En vertu des principes énoncés dans le projet de loi C-6, si je me rappelle bien ces dispositions, je suis tenue de donner l'autorisation; je dois en toute connaissance de cause fournir les renseignements demandés. Je parle ici de renseignements qui ont été donnés à mon sujet, dans mon dos, de façon malicieuse ou malencontreuse, sans que je le sache.



**Ms Besser:** To comply with the requirements of the American legislation, the air carriers need to be exempt from certain provisions of Bill C-6 in terms of the disclosure, but the air carriers would not have information about you that a third party provided maliciously. The air carriers would have the information about whether you paid by credit card or whether you requested a window seat. They would basically have the information set out in schedule 2 to the regulations.

If Bill C-6 is contravened or if someone believes it is contravened, there is a process under the proposed legislation for the Privacy Commissioner to investigate.

**Senator Finestone:** It does click in and fall into place, and it would be civil, not criminal. Thank you very much.

[Translation]

**The Chairman:** Thank you for the explanations you provided to the committee. We shall probably hear the minister tomorrow, which will give you the opportunity to speak with us again.

[English]

We now have Mr. Clifford Mackay and Mr. Robert Davidson. We will hear from you gentlemen, and then we will ask our questions. Welcome to the committee.

**Mr. J. Clifford Mackay, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada:** I have a brief statement and then I would ask for your indulgence to say a few more words about a particular Canadian bent about which I think the committee needs to be aware.

Bill C-44 is intended to release the airlines from a potential legal vulnerability we have that could arise as we comply with state security agencies that demand information about our passengers around the world. The bill exempts air carriers from the provision of the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Privacy Act. That is Bill C-6. Without this exemption, it was thought by our lawyers that carriers might be sued by passengers for releasing information those passengers provided in the process of purchasing their tickets.

In recent weeks, the United States in particular has been pressing Canadian carriers to release various kinds of information as part of its greatly increased security efforts. Carriers want to comply and participate with this security effort. Passage of this bill will ensure we are able to do so.

**Mme Besser:** Pour se conformer aux exigences de la loi américaine, les transporteurs aériens doivent être exonérés de certaines dispositions du projet de loi C-6 qui concernent la divulgation, mais de toute façon ces gens-là n'auraient pas les renseignements vous concernant et qu'un tiers aurait diffusés de façon malicieuse. Les transporteurs aériens disposeraient des renseignements sur le mode de paiement de votre billet, par exemple par carte de crédit, et sur la place que vous aurez demandée à bord, comme du côté hublot. Il s'agirait essentiellement des renseignements énoncés à l'annexe 2 du règlement.

Si le projet de loi C-6 allait à l'encontre de ces dispositions ou si qui que ce soit se mettait en infraction, le Commissaire à la protection de la vie privée ferait enquête, conformément à ce que prévoit la loi proposée.

**Le sénateur Finestone:** Je comprends à présent, il s'agirait d'une procédure au civil et non au pénal. Merci beaucoup.

[Français]

**La présidente:** Nous vous remercions pour les explications que vous nous avez données. Nous entendrons probablement le ministre demain et cela vous donnera la chance de revenir nous voir.

[Traduction]

Nous allons maintenant accueillir M. Clifford Mackay et M. Robert Davidson. Nous allons d'abord entendre vos exposés, messieurs, après quoi nous vous poserons des questions. Bienvenue au comité.

**M. J. Clifford Mackay, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada:** J'ai une brève déclaration à faire pour commencer, puis je demanderais votre indulgence pour quelques mots de plus au sujet d'un problème typiquement canadien dont il vaut la peine, je pense, d'informer le comité.

Le projet de loi C-44 est destiné à dégager les compagnies aériennes d'éventuelles conséquences juridiques pouvant découler du fait que nous nous conformons à la requête d'agences de sécurité américaines qui nous demandent des renseignements sur les passagers que nous prenons dans le monde entier. Ce projet de loi exonère donc les transporteurs aériens des dispositions de la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques ainsi que de la Loi sur la protection des renseignements personnels. Il s'agit du projet de loi C-6. Nos avocats avaient estimé que, sans une telle exonération, les transporteurs auraient pu être poursuivis par des passagers pour avoir communiqué des renseignements les concernant, renseignements recueillis à l'occasion de l'achat des billets.

Ces dernières semaines, les États-Unis en particulier ont fait pression sur les transporteurs canadiens afin qu'ils leur communiquent toutes sortes d'information dans le dessin d'améliorer leur sécurité. Les transporteurs veulent se conformer à cette demande et participer pleinement à l'effort de sécurité en question. L'adoption de ce projet de loi nous permettra de le faire.

I believe it was already indicated in previous conversation that the implications of not doing so could be quite dramatic on our business and certainly dramatic for inconvenience for our passengers. Therefore, we are obviously eager to comply to the degree we can.

I would like to add one other point, which is peculiar to the Canadian situation. I know members of this committee know the kind of air travel that takes place between Canada and the United States is quite different from the normal "international pattern." With open skies, we have flights to more than 100 destinations in the U.S. Many of these destinations are small and do not have immigration and customs facilities. Therefore, we have a particular problem with all of this.

Other foreign carriers tend to fly into the major hubs from around the world. All of these services are available at these hubs; in other words, there is a place to communicate that information.

We have a particular problem. In many cases, we pre-clear in Toronto or Vancouver, or wherever, and fly into a small city in the U.S. Our difficulty is this: To whom do we send the information? What happens to it at the other end? If there are departure procedures that the U.S. authorities are now considering imposing, how do we comply with them when there is no authority at the other end to comply with them?

We have raised this issue with American authorities directly, and my colleagues are in Washington today to discuss the issue further. We need a deal with the U.S. authorities that is somewhat different from the deal they are talking about for the whole world, because we have a different kind of travel pattern with the United States.

I wanted to raise this issue because it is a uniquely Canadian problem about which you should be aware. However, it does not address the specifics of Bill C-44.

**Mr. Robert A. Davidson, Assistant Director, Facilitation Services, International Air Transport Association:** In my position at the International Air Transport Association, I am asked to travel all over the world. I work with airlines and customs and immigration agencies in matters involving clearance of passengers and goods across the international borders. Our membership, which is made up of 274 of the world's scheduled airlines, comprises many if not most of the service provided to Canada, both from within the North American continent as well as from abroad.

The issue of electronic data exchange between carriers and governments is rapidly becoming one of the key topics with which our industry must wrestle. While the issues surrounding exchange of information are not new, in fact, I was one of five airline representatives who joined with the U.S. Customs Service and

Comme je crois l'avoir déjà précisé dans le passé, le fait que les transporteurs ne puissent pas se conformer à ces demandes pourrait être dramatique pour eux et très certainement pour leurs passagers. Comme vous le voyez, nous sommes tout à fait disposés à nous conformer aux demandes des Américains, dans toute la mesure du possible.

Je tiens à apporter une autre précision sur quelque chose qui est tout à fait particulier à la situation canadienne. Les membres de ce comité savent que les liaisons aériennes entre le Canada et les États-Unis sont tout à fait différentes des liaisons internationales. Avec la politique ciels ouverts, nous avons plus de 100 destinations aux États-Unis. Dans la plupart des cas, il s'agit de petites destinations qui ne sont pas dotées de centre d'immigration ni de douane. Ce faisant, nous avons un problème tout à fait particulier sur ce plan.

Les autres transporteurs étrangers qui viennent d'un peu partout dans le monde aboutissent généralement dans les grands centres aux États-Unis. Là, tous les services sont offerts. Autrement dit, il y a un lieu approprié où communiquer les informations demandées.

Les transporteurs canadiens, eux, sont confrontés à un problème particulier. Dans bien des cas, nous dédouanons à Toronto ou à Vancouver, ou ailleurs, et nous rendons directement dans les petites villes américaines. Voilà notre problème: à qui devons-nous communiquer les informations demandées? Qu'advient-il de ces informations à l'autre bout? Si les autorités américaines envisagent de nous imposer des procédures de départ, comment allons-nous nous y conformer s'il n'y a pas d'autorité à l'autre bout?

Nous avons directement soulevé cette question auprès des autorités américaines et mes collègues sont à Washington aujourd'hui même pour en discuter. Nous devons conclure avec les autorités américaines un accord légèrement différent de celui qu'ils veulent obtenir avec le reste du monde, parce que notre régime de desserte aux États-Unis est différent.

Je voulais vous mentionner ce problème qui est tout à fait unique au Canada, parce que j'ai jugé qu'il était bon que vous soyez au courant. Cependant, il ne concerne pas les particularités du projet de loi C-44.

**M. Robert A. Davidson, directeur adjoint, Services de facilitation, Association internationale du transport aérien:** À titre de cadre de l'Association du transport aérien international, je suis souvent appelé à voyager dans le monde et à travailler avec des compagnies aériennes ainsi que des agences de douane et d'immigration sur les questions de franchissement de la douane par les passagers et les marchandises. Nos membres, qui font partie des 274 compagnies aériennes internationales que nous représentons, constituent la vaste majorité des compagnies de transport aérien régulier qui desservent le marché canadien, tant de l'intérieur du continent nord-américain que de l'étranger.

Les communications électroniques de renseignements personnels entre transporteurs et gouvernements sont en train de rapidement devenir l'un des principaux sujets avec lesquels notre industrie doit composer. Les questions entourant la communication d'information ne sont pas nouvelles. En fait, j'ai



U.S. Immigration in 1989 to start designing the U.S. Advance Passenger Information System that became operational in the third quarter of 1990.

Many of the concerns being raised today are new. The data privacy issues and the personal privacy issues have come up in the last several years and are of significant concern. As Mr. MacKay said, this bill provides our members with a legal safeguard as they seek to comply with foreign government requirements. As you have learned from the previous witnesses, this issue will not be solely a U.S. issue in the days, months and years to come. Legislation is in place and regulations are being drafted to bring advance passenger information to Canada. The same applies in the United Kingdom. At least in the trans-Atlantic markets, we will see advance passenger information going in both directions.

IATA has for years supported the concept of electronic data interchange as a method by which states could enhance their border integrity, ensure aviation security and facilitate and simplify border control practices for the vast majority of travellers. In fact, in 1993, IATA joined with the World Customs Organization in negotiating and approving a set of best practice guidelines that states are obligated to follow as they move into the development of advance passenger information schemes. Those guidelines are still the standard in place today.

Having said that IATA supports the concept of exchanging information, there are some concerns we need to address as we move forward. Simply imposing rules that dictate the automatic data provision does not automatically remove or obviate legislation that is in place in other countries in the world. Just because one country wants the information does not mean we need or can ignore other restrictions.

Mandatory collection and transmission of excessive amounts of information for its own sake without a parallel commitment to providing an enhanced process and using the information wisely is not a solution. Seeking to develop stand-alone systems that meet only one state's needs and systems not compatible with other states' systems is a costly enterprise for the industry, confusing for travellers and a huge waste of available resource.

In the aftermath of September 11, we are acutely aware of pressures being brought to bear on you from various quarters in the general population, the media, to do something, anything, to make flying safer and to make your borders more secure. While momentum is on our side, people support many of the things being considered. We believe that our most important task is to ensure that the choices and the decisions we make now and in the next six months in response to the horrendous events in New York and in Washington make sense, that they are designed not only to

fait partie d'un des cinq représentants des compagnies aériennes qui ont siégé avec les services américains des douanes et de l'immigration en 1989 pour profiler le Système d'information préalable sur les voyageurs qui est en service depuis le troisième trimestre de 1990.

En revanche, la majorité des préoccupations soulevées aujourd'hui sont nouvelles. Ce n'est qu'au cours des dernières années que nous avons vu surgir les questions de protection des renseignements personnels et de protection de la vie privée, questions qui sont très préoccupantes. Comme le disait M. MacKay, ce projet de loi confère une certaine protection à nos membres qui veulent se conformer aux exigences d'un gouvernement étranger. Comme les témoins qui nous ont précédés vous l'ont dit, cette question ne concernera pas uniquement les États-Unis dans les jours, les mois ni même les années à venir. Au Canada, il existe déjà une loi et nous préparons un règlement portant sur la communication d'information préalable sur les passagers. Même chose au Royaume-Uni. Sur les marchés transatlantiques, la communication de renseignements préalables sur les voyageurs va devenir bilatérale.

L'IATA appuie depuis plusieurs années le concept de transfert électronique des données comme moyen, pour les États, de relever l'intégrité des frontières, d'assurer la sécurité aérienne et de faciliter et de simplifier le franchissement des frontières pour la vaste majorité des voyageurs. En fait, l'IATA a collaboré en 1993 avec l'Organisation mondiale des douanes à l'élaboration des lignes directrices relatives aux pratiques exemplaires que doivent suivre les pays optant pour des régimes d'information préalable sur les passagers. Ces lignes directrices demeurent la norme de nos jours.

Cela dit, l'IATA appuie donc le concept de communication d'informations, mais il nous faudra répondre à certaines préoccupations en cours de route. La simple imposition de règles en matière de transfert électronique des données ne rend pas automatiquement superflues les lois de protection des renseignements personnels qui sont en vigueur dans les autres pays. Ce n'est pas parce qu'un pays veut obtenir de tels renseignements que nous devons ou que nous pouvons faire fi de ces autres restrictions.

La collecte et le transfert obligatoires de quantités excessives de renseignements pour le plaisir de la chose — sans un engagement parallèle à utiliser sagement — ne procureront davantage concret à personne. Chercher à mettre en place de systèmes qui répondent aux besoins d'un seul État et qui ne sont pas compatibles avec les systèmes en place coûte cher pour l'industrie, plonge les voyageurs dans la confusion et revient à gaspiller de précieuses ressources.

Dans la foulée du 11 septembre, nous sommes tout à fait conscients des pressions qui s'exercent sur vous, pressions émanant de différents secteurs de la population en général et les médias, pressions qui vous invitent à faire quelque chose, n'importe quoi, pour rendre le transport aérien plus sûr et mieux protéger nos frontières. La tendance nous est favorable et les gens sont d'accord avec ce qui est envisagé. Nous estimons que notre tâche la plus importante sera de faire des choix et de prendre des décisions, maintenant et dans les six prochains mois en réponse



resolve today's problems but also can be used by a broader audience or group of states to form the solutions for problems yet to come.

With that, I would like to add that, from an operational standpoint, I have an extensive background in airline systems. During many of the questions that you asked the previous panel of witnesses, I was hoping that you would raise some of the same questions with me, because I might be able to provide you a little more information from the airline perspective and resolve some of your concerns and answer some of the questions that you still have.

**The Chairman:** Do you see what is proposed as a major change from today as a significant imposition, or is it a relatively minor concern?

**Mr. Mackay:** The bill itself is relatively minor. However, if you look behind it — this is the point Mr. Davidson was making — what one must to do is understand the nature of the information requests coming from other states, and that is the more important question. The bill is facilitative in the sense that it at least allows us to provide information, because, at the moment, we are caught on the horns of this dilemma. If we do not, we are going to significantly impact our customers and ourselves, but if we do, it is quite vague as to whether we are in fact complying with Canadian law. The bill is important in that sense.

To answer your questions, perhaps I would ask Mr. Davidson to say a few words.

**Mr. Davidson:** In actuality, I agree. This is not a significant change. If we look at the numbers being provided by the U.S. authorities, currently, before the movement that came from the Commissioner of Customs in a letter to 58 airlines on November 19, demanding they provide information or face the enhanced security screening of passengers well in advance of the effective date of the legislation that you heard about, the Security Act, which actually comes into effect on January 18 or 19, the information that airlines are being asked to provide to the U.S. is being provided. This is one of the key issues about the advanced passenger information. No information that is being collected by airlines and transmitted to the U.S. authorities today is information that you do not voluntarily give to the U.S. authorities when you cross the border. It is information that is contained in the machine-readable zone of your passport: your last name, first name, country that issued the document, the document number, date of birth, and your sex. That is the information that is asked for.

Regarding the additional information that was raised in another question by Senator Gustafson, what the government may add to that list is a visa number or a U.S. resident alien card number, and

aux horribles événements de New York et de Washington, qui soient logiques, qui nous permettent non seulement de régler les problèmes de l'heure mais de trouver des amorces de solution aux problèmes à venir, en collaboration avec un groupe élargi.

Cela étant posé, je me permets de vous rappeler que nous disposons d'un très solide bagage dans le domaine du transport aérien, du point de vue opérationnel. En nous entendons poser vos questions au groupe de témoins qui nous a précédés, tout à l'heure, j'espérais que vous me reposeriez les mêmes parce que je pourrais vous apporter des compléments d'information selon un point de vue propre aux compagnies aériennes, calmer vos appréhensions et répondre à certaines de vos autres questions.

**La présidente:** Estimez-vous que ce qui nous est proposé constitue un changement en profondeur par rapport à la réalité d'aujourd'hui, un fardeau considérable, ou s'agit-il plutôt de quelque chose de relativement mineur?

**M. Mackay:** Le projet de loi lui-même est quelque chose de relativement mineur. En revanche, il faut voir ce qu'il cache — et c'est précisément ce que M. Davidson disait — il faut savoir ce à quoi ressembleront les demandes de renseignements en provenance d'autres pays, car c'est cela la question la plus importante. Le projet de loi facilite les choses en ce sens que, au moins, il nous permet de communiquer des renseignements parce que, pour le moment, nous sommes aux prises avec un dilemme. Si nous ne nous plions pas à ces demandes, nous allons porter tort à nos passagers et nous porter tort à nous mais, si nous le faisons, nous ne savons pas dans quelle mesure nous nous conformons à la loi canadienne. Donc, ce projet de loi est très important dans ce sens.

Je pourrai peut-être, pour vous permettre d'obtenir réponse à votre question, demander à M. Davidson de vous dire quelques mots.

**M. Davidson:** Je suis d'accord. Le texte ne change pas grand chose. Les compagnies aériennes fournissent déjà les genres de renseignements que les Américains leur demandent, à en juger d'après les chiffres communiqués par les autorités américaines et cela avant même la lettre que le commissaire aux douanes a adressée à 58 compagnies aériennes le 19 novembre dernier, leur demandant qu'elles fournissent les informations en question, faute de quoi elles s'exposeraient à un resserrement des vérifications de sécurité de leurs passagers. Tout cela s'est passé avant même la date d'entrée en vigueur de la loi dont vous avez entendu parler, le Security Act. Voilà un des principaux aspects des renseignements préalables sur les passagers. Les renseignements que les compagnies aériennes recueillent sur leurs passagers communiquent aux autorités aujourd'hui ne sont pas différents de ceux que tout le monde donne volontairement à ces mêmes autorités au moment de franchir la frontière. Il s'agit des informations qui apparaissent dans la zone lisible par machine de votre passeport: votre nom de famille, votre prénom, le pays d'émission du document, le numéro du document, votre date de naissance et votre sexe. Voilà les renseignements qui sont demandés.

Pour ce qui est des autres renseignements, ceux soulevés par une autre question posée par le sénateur Gustafson, il s'agit des données que le gouvernement peut ajouter à une liste, soit le

dates of expiration. Those are the additional elements being considered for part of the API program today.

The other point I need to make is that the legislation and provision of advance passenger information to the United States do not apply to pre-cleared flights leaving from Canada. Under the existing system, the U.S. has no technology in place to accept information four hours in advance. We have been asking to have real-time, so that we would gather information from a passenger, as he or she checked in, and we would send it to the authorities in the United States. They would run it against their combined lookout list and would send us back a message saying, yes, this person is okay to board, or no, refer this person to the consulate. Today, there is no physical structure. They cannot do that. Therefore, the airlines cannot provide information four hours in advance.

In a pre-cleared flight, when an individual checks in, that person goes directly from the airline check-in desk to a U.S. agent, who captures his or her information. There is effectively no value to a pre-cleared flight. I am not sure what the numbers are, but pre-cleared flights cannot afford the vast majority of movement to the United States.

**Mr. Mackay:** This is one of the unique issues I was talking about. We do not have clarity on this from the American authorities.

**The Chairman:** Do you see any difficulties with the PNR records the United States speaks about? We are told the content of a PNR is not standardized. I would like to have your views.

**Mr. Davidson:** This was one of those questions earlier that I was just clawing to answer. A passenger name record is simply an electronic file that is created in the airline reservation system to let us know who the passenger is and when he or she wants to travel.

That record is formed by the airline, if the airline books the reservation, or perhaps it is done by your travel agent, or it is created when an individual books on-line, but that normally is created by the airline. Passenger name record does not need a definition because a passenger name record is simply the airline reservation system's electronic record of who you are and when you are going to travel.

As you were told, there are five mandatory data elements. The first is the name of the passenger — for example, Davidson, R., Mr. — which is not useful in tracking who I am. The second element is a phone contact. It may be an office number, a residential number or a secretary's phone number. The third element is the name of the person who called to make the

numéro de visa ou le numéro de carte de résident étranger en visite aux États-Unis, ainsi que les dates d'expiration. Ce sont là des éléments supplémentaires que l'on envisage d'ajouter dans le cadre de l'actuel programme API.

Ce que je voulais ajouter, c'est que la loi et les dispositions relatives à la communication préalable d'information sur les passagers, aux autorités américaines, ne s'appliquent pas aux vols pré-dédouanés au Canada. En vertu du système actuel, les Américains ne disposent d'aucune technologie en place pour accepter les renseignements en question quatre heures d'avance. Nous avons demandé un système qui fonctionnerait en temps réel, pour que nous puissions recueillir les informations sur les passagers au moment où ils s'enregistrent, et les envoyer ensuite aux autorités concernées, aux États-Unis. Les données en question auraient ensuite été combinées à leur liste de vérification et les Américains nous auraient renvoyé un message nous disant que la personne peut effectivement embarquer ou, au contraire, qu'il faut l'envoyer au consulat. Mais pour l'instant, nous ne disposons d'aucune structure physique. Les Américains ne peuvent pas le faire. Ainsi, les compagnies aériennes ne sont pas en mesure de fournir ces informations quatre heures d'avance.

Dans le cas d'un vol pré-dédouané, au moment où le passager s'enregistre, il se rend directement du bureau d'enregistrement de la compagnie aérienne à un agent des douanes américain qui saisit les données de son passeport. Il n'y a pas grand chose à gagner du côté des vols pré-dédouanés. Je ne sais pas ce que sont les chiffres, mais on ne peut réaliser la majorité des mouvements vers les États-Unis sous la forme de vols pré-dédouanés.

**M. Mackay:** Il s'agit-là des problèmes tout à fait uniques dont je parlais. Nous ne savons pas exactement ce que les Américains veulent faire de ce côté.

**La présidente:** Est-ce que vous avez des problèmes dans le cas des dossiers passagers dont les États-Unis parlent? On nous dit que le contenu de ces dossiers n'est pas normalisé. Qu'en pensez-vous?

**M. Davidson:** Voilà une question que je voulais qu'on me pose, tout à l'heure. Le dossier passager n'est qu'un dossier électronique qui est créé dans le système de réservation de la compagnie aérienne et qui nous permet de savoir qui est le passager et où il veut aller.

Ce dossier est donc constitué par la compagnie aérienne, si c'est elle qui s'occupe de la réservation, ou par un agent de voyage ou dans un système informatisé dans le cas des personnes faisant leurs réservations en ligne, mais même dans ce cas c'est la compagnie aérienne qui s'en occupe. Il n'est pas nécessaire de définir ce qu'il faut entendre par dossier passager, parce qu'il s'agit simplement d'un dossier électronique qui se trouve dans le système de réservation de la compagnie aérienne et qui précise l'identité du passager et ses destinations.

Comme on vous l'a dit, cinq types de données sont obligatoires. D'abord, le nom du passager — par exemple, Davidson, R., M. — qui ne suffit pas à déterminer qui je suis. Deuxièmement, il y a un numéro de téléphone. Il peut s'agir d'un numéro de bureau, de résidence ou du numéro de la secrétaire. Le troisième élément est celui de la personne qui a appelé pour faire la réservation, la



reservation, the “received from.” That individual is not necessarily tied to the passenger. The fourth element is the passenger’s itinerary, that is, where the passenger is travelling, when and how. The fifth element is the form of payment, cash, credit card, or agency cheque. Quite often, an individual pays a travel agent a fee in cash, but the travel agent then reverts the funds to the airline in the form of an agency cheque. Those are the five mandatory data elements required to create a passenger name record and close it into the system.

Depending upon who creates the record, there will be more or less information. Quite often, travel agencies do not want airlines to have much information about the passenger for fear that the airline will call them and offer them a better deal and cancel the travel agency’s record. That information is jealously guarded. Quite often, the phone contact is the travel agent’s phone and the contact is the travel agent itself. Quite often, the information that is in a PNR has less than no value to anyone.

Schedule 2 of the regulation contains a wish list of 29 items. I sat down several months back with Revenue Canada, as well as with Transport, and discussed the list of 29 items. I explained to them that, of the 29, none of them was absolutely assured to be in any PNR. In a passenger name record, or PNR, of that list of 29, about nine of those items would never, ever be found in a passenger name record. Instead, that is information that the airlines create or capture during check-in, and it is information that is maintained in what is known as a departure control system, or a DCS. The airline’s DCS and its reservations system quite frequently are wholly separated, and only certain elements from the DCS will be overwritten to the passenger name report. Frequently, of that list, many of the issues or items would never be found in a passenger name record.

Some one raised the issue of a traveller’s personal information. If the U.S. government asked an airline to provide information from the passenger name record, the question was, “Well, what if I came from a former Communist country or have a medical record?” First, the airline would not have access to that information, nor would it want access to that information. Also, under no circumstances would an airline ever allow itself to be forced to forward such information simply because it would then be held liable by the traveller. Trust me, airlines do not want to gather or transmit any more information than that which is absolutely mandatory. It is expensive, it requires data storage space, and it takes the airlines further and further into the enforcement role rather than the transport role that they want to be in. The issue of airlines providing too much information is certainly one that our industry never wants to become involved in.

rubrique «reçu de». Cette personne n’a pas forcément de lien avec le passager. Le quatrième élément est l’itinéraire du passager, autrement dit les endroits par où il va passer, quand et comment. Le cinquième élément est la forme de paiement: en liquide, par carte de crédit ou par chèque d’agence. Le plus souvent, les passagers versent un droit aux agents de voyage qui les reversent à la compagnie aérienne sous la forme d’un chèque d’agence. Voilà donc les cinq éléments obligatoires pour créer un dossier passager dans le système.

Selon qui s’occupe de la création du dossier, celui-ci contient plus ou moins l’information. Le plus souvent, les agences de voyage ne veulent pas que les compagnies aériennes obtiennent beaucoup d’information sur leurs passagers, par crainte que celles-ci ne les appellent ensuite et ne leur proposent de meilleures conditions et annulent ainsi le dossier créé par l’agence de voyage. Cette information est donc jalousement gardée. Il arrive souvent que le contact téléphonique fourni corresponde au numéro de téléphone de l’agent en personne. Ainsi, dans la plupart des cas, les données apparaissant dans le dossier passager n’ont quasiment aucune valeur pour qui que ce soit.

L’annexe 2 du règlement renferme une liste de 29 éléments. Il y a plusieurs mois, je me suis assis avec des gens de Revenu Canada et de Transports Canada pour parler de cette liste là. Je leur ai expliqué que, sur les 27 données en question, nous n’avions la certitude d’en obtenir aucune par le biais du dossier passager. Un tel dossier ne contient en effet que neuf éléments sur les 29 mentionnés. Il s’agirait plutôt des renseignements que les compagnies recueillent à l’occasion de l’enregistrement des passagers et qui sont versés dans ce qu’on appelle le système de contrôle des départs, le SCD. En règle générale, le SCD et les systèmes de réservation des compagnies aériennes sont deux systèmes entièrement distincts et seuls certains éléments du SCD sont transférés dans le dossier passager. Normalement, on ne retrouvera jamais la plupart des 29 éléments dans un dossier de passager.

Certains ont soulevé la question des renseignements personnels des voyageurs. Si le gouvernement américain demandait à une compagnie de lui fournir des données extraites du dossier passager, quelqu’un aurait voulu savoir ce qui se passerait dans le cas de personnes originaires d’ex-pays communistes ou dans le cas des dossiers médicaux. Eh bien tout d’abord, il faut savoir que les compagnies aériennes n’ont pas accès à ce genre d’information et qu’elles ne le veulent pas non plus. En outre, jamais une compagnie aérienne n’acceptera d’être contrainte de communiquer ce genre de renseignement parce que le passager pourrait l’en tenir responsable. Croyez-moi, les compagnies ne veulent certainement pas recueillir ni transmettre plus d’information que ce qui est absolument obligatoire. Cet exercice serait coûteux, il nécessiterait des mémoires de stockage de données encore plus importantes et il ferait glisser de plus en plus les compagnies dans un rôle d’application de la loi plutôt que de transporteur, ce qu’elles ne veulent sûrement pas. Il est évident que nos compagnies ne désirent absolument pas avoir à fournir trop d’information.



**Mr. Mackay:** Just to add to that, we are not terribly concerned about the accuracy of the information that passengers provide us, other than the need for accuracy for business transactional purposes. If a passenger wants to provide us with a name that is not quite correct, we do not run around and try to verify that name. We accept it for what it is.

**Senator Finestone:** What if the name differs from what is on the passport?

**Mr. Mackay:** If it differs from the passport, an alarm bell will go off. However, if an individual comes in to us and says, "My name is Robert C. Davidson," and not Robert A. Davidson, we will not run around to try to verify that in any way. We require the information solely to provide a service and to facilitate a transaction. We are not in the business of verifying information for security reasons.

The other point, broadly, is that we want to cooperate and provide information, but we do not want to become some sort of a research agency for either Canadian or other intelligence and security agencies. If they want to take this information and use it for their own purposes, as long as it is within the law, we will comply, but we do not want to become their research agency.

**The Chairman:** Would the proposed regime give the U.S. carriers an advantage over Canadian carriers in transborder operations?

**Mr. Mackay:** Not in any direct way, assuming, of course, that we as Canadian operators were able to comply with the requirements in the same way that the U. S. carriers are. If we cannot, there is a huge problem, because they will be able to facilitate their passenger flows and we will not. Assuming that playing field is level, there should be no competitive advantage one way or the other.

**Senator Oliver:** As everyone has said, this is a simple piece of legislation with one basic clause and, on the face of it, is not difficult to understand. However, behind it, are some important and fundamental issues and questions, none of which either of you have discussed. Those questions relate to a Canadian citizen's basic civil, human, legal and constitutional rights and their rights as enshrined in certain international covenants and charters.

I will ask you the question I asked the other witnesses with respect to racial profiling. What protection is there for Canadian citizens against racial profiling as a result of this bill?

**Mr. Mackay:** This bill does not in any way obviate our members from respecting the Charter. Under the Charter, we cannot ask those questions, and we will not ask those questions. A person's race is irrelevant to us; there is no need for that information to affect the transaction that we are talking about here. We simply would not do it. It would immediately expose us

**M. Mackay:** Je tiens à rajouter que nous ne sommes pas particulièrement préoccupés par l'exactitude des renseignements que les passagers nous communiquent, hormis les données propres à la transaction. Si un passager veut nous donner un autre nom que le sien, nous n'allons pas nous démenier pour vérifier sa véritable identité. Nous acceptons ce qu'il nous dit pour argent comptant.

**Le sénateur Finestone:** Et si le nom n'est pas le même que celui qui apparaît sur le passeport?

**M. Mackay:** S'il est différent, les voyants passent au rouge. Mais si quelqu'un nous dit «Je m'appelle Robert C. Davidson» et pas «Robert A. Davidson», nous n'allons certainement pas nous démenier pour vérifier ses dires. Nous ne demandons ces renseignements que pour donner un service et pour faciliter la transaction. Nous n'avons pas pour vocation de vérifier l'exactitude des informations pour des raisons de sécurité.

Ce que je veux dire, par ailleurs, c'est que nous voulons collaborer et fournir les informations demandées, de façon générale, mais nous ne voulons pas nous transformer en organisme de recherche pour des organismes de sécurité et du renseignement, canadiens ou autres. C'est très bien s'ils veulent utiliser cette information à leurs propres fins, et nous les aiderons dans les limites de la loi, mais nous ne voulons pas devenir leur organisme de recherche.

**La présidente:** Est-ce que le régime proposé confère aux transporteurs américains un avantage par rapport aux transporteurs canadiens dans les opérations transfrontalières?

**M. Mackay:** Pas directement à supposer, bien sûr, que les exploitants canadiens soient en mesure de se conformer aux exigences de la même façon que les transporteurs américains. Si nous ne pouvons pas le faire, nous serons confrontés à un gros problème, parce que les Américains seront en mesure de faciliter l'écoulement des passagers sur leurs vols et pas nous. Si les règles du jeu s'appliquent à tout le monde, personne ne devrait en tirer d'avantages compétitifs.

**Le sénateur Oliver:** Comme tout le monde l'a dit, il s'agit-là d'une simple mesure législative, constituée d'un article seulement qui, a priori, ne semble pas difficile à comprendre. Cependant, quand on fouille un peu, on se rend compte que certaines questions importantes et fondamentales surgissent, des questions qu'aucun de vous n'avez traitées. Je veux parler des questions qui concernent les droits fondamentaux civils, humains, juridiques et constitutionnels des citoyens canadiens ainsi que leurs droits mentionnés dans certaines conventions et chartes internationales.

Je vais vous poser la même question que celle que j'ai posée à d'autres témoins à propos de l'établissement de profils raciaux. Qu'est-ce qui protège les citoyens canadiens contre l'établissement de profils raciaux découlant de ce projet de loi?

**M. Mackay:** Ce projet de loi ne permet en aucun cas à nos membres de ne pas se plier aux dispositions de la Charte. En vertu de la Charte, nous ne pouvons pas poser ces questions et nous n'allons pas le faire. Pour nous, la race d'un passager est sans importance; nous n'avons pas besoin de cette information pour réaliser les transactions dont nous parlons ici. Nous ne le

to a Charter issue, and we have no interest in being exposed to any Charter issue in Canada.

**Mr. Davidson:** Once again, I should like to emphasize the point that the information that is collected and transmitted under the existing advance passenger information system is the information that is currently found on the biographical page of a passport. On that page, there is no indication as to the race or religious affiliation of the passport holder.

**Senator LaPierre:** Your picture does.

**Mr. Davidson:** There is no transmission of passport. You give up all that available information that is on that front page of your passport at the time you walk up to the U.S. inspection desk. We are not obligated to collect any more, nor are we obligated to transmit any more information than that which you are carrying on your passport. Trust me. Several authorities have been moving to try to expand the amount of data that is obligatory under the API system through the world customs organization, and I personally have been involved in those discussions, and I continue to fight. We do not want to be held responsible for collecting any information about you that a government has not already collected and confirmed as accurate. We believe that if a government collects data from you and prints that information in your passport, then that is safe for us to trust as accurate. We do not want to be forced to ask you a question, record your answer and send that off. That is how we believe we can protect your rights under the Charter, because we are only going to provide the information that you have voluntarily submitted or you would voluntarily submit when you arrived in the territory.

**Senator Oliver:** Mr. Mackay looked outside the box, if you will, and raised some other potential problems that he and his association are now having, which is troubling and which does go to the areas that interest me: human rights, constitutional rights, legal rights and so on. What if this information, which you so quickly say is already been collected, is collected and is sent to someplace in the United States where they do not have these offices? What happens to our private information, and what happens to our constitutional and human rights if that information becomes accessible to someone who can abuse it? That is a serious problem, as I understand it.

**Mr. Davidson:** That is a simple answer structurally.

**Senator Oliver:** It is a serious problem, and you say it is simple.

**Mr. Davidson:** Structurally, all information that is sent to the United States regarding inbound passengers is sent to a single location.

demandierions simplement pas. Cela nous exposerait instantanément à des contestations en vertu de la Charte, ce que nous ne voulons certainement pas.

**M. Davidson:** Encore une fois, je tiens à souligner que les renseignements que nous recueillons et communiquons dans le cadre de l'actuel système d'information sur les passagers sont ceux qui apparaissent sur la page des renseignements personnels du passeport. Celle-ci ne contient aucune information sur la race ni l'orientation religieuse du détenteur du passeport.

**Le sénateur LaPierre:** Mais il y a la photo.

**M. Davidson:** Nous ne transmettons pas le passeport en entier. Quand vous vous présentez au guichet des douanes américaines à pied, vous communiquez automatiquement toutes les données apparaissant sur la page frontispice de votre passeport. Nous ne sommes pas obligés de recueillir plus que ces données et nous n'avons pas à transmettre plus d'information que celles qui apparaissent dans le passeport. Croyez-moi. Plusieurs autorités ont essayé de faire augmenter le nombre de données obligatoire en vertu du système API, par le truchement de l'Organisation mondiale des douanes. J'ai personnellement participé à ces discussions et je continue de me battre pour que cela n'arrive pas. Nous ne voulons pas avoir la responsabilité de recueillir des informations sur nos passagers, informations qu'un gouvernement n'aurait pas déjà et n'aurait pas confirmé comme valables. Nous estimons que si un gouvernement recueille des données sur vous et les imprime sur votre passeport, c'est que nous pouvons faire confiance à l'exactitude de ces données. Nous ne voulons pas être contraints de vous poser des questions, de consigner vos réponses et de transmettre tout cela à d'autres. C'est ainsi que nous estimons pouvoir protéger vos droits en vertu de la Charte, parce que nous n'allons communiquer que les informations que vous nous aurez remises de façon volontaire ou que vous auriez volontairement communiquées au moment de votre arrivée sur le territoire.

**Le sénateur Oliver:** Je dirais que M. Mackay raisonne en dehors des cadres établis et qu'il soulève des problèmes potentiels pour lui-même et pour son association, ce qui me trouble et qui m'amène à vous parler de sujets qui m'intéressent, c'est-à-dire les droits de la personne, les droits constitutionnels, les droits juridiques et ainsi de suite. Qu'advient-il de ces renseignements qui, comme vous vous êtes empressé de nous le dire, sont déjà recueillis par ailleurs, si elles sont envoyées quelque part aux États-Unis où il n'y a pas de bureau pour les prendre en compte? Que se passera-t-il de nos renseignements privés et qu'advient-il de nos droits humains et constitutionnels si ces renseignements devaient tomber dans les mains de personnes qui en feraient un mauvais usage? C'est un grave problème.

**M. Davidson:** C'est une simple question de structure.

**Le sénateur Oliver:** C'est un grave problème et vous, vous dites qu'il est simple.

**M. Davidson:** D'après la structure en place, tous les renseignements sur nos passagers en partance, renseignements qu'ils ont envoyés aux États-Unis aboutissent en un seul endroit.



**Senator Oliver:** Did you hear what Mr. Mackay raised as the issue today about where you send this information now?

**Mr. Davidson:** All advance passenger information is sent directly to Newington, Virginia, to the U.S. Customs computer center. From there, the information is massaged through what is known as the Inter-Agency Border Inspection System, IABIS, which is the merged U.S. lookout list. The information comes in and it is vetted against that list to find out if anyone of interest is on-board a flight. That information is then sent through the U.S. immigration secured lines, either to the airport or to the office that controls the port of entry. Structurally, there is no way that a carrier could send IABIS data to an office in Minot, North Dakota.

**Mr. Mackay:** This is absolutely correct. The problem we are worried about is that the American authorities have indicated to us that they are not only going to increase the amount of data required for people coming into the country, and we have been talking about that, but they are intending to move to departure control. In other words, when you leave the United States, like in some other countries around the world, you will have to go through a process of verification as to who you are, et cetera, when you leave. That is similar to the process an individual would go through when he or she enters the United States.

Our concern, because of the unique travel patterns between Canada and the U.S., is that many of the people who depart from the U.S. on our flights do not depart from centres that have established customs and immigration capacity. The issue for us is what kind of arrangement we can make with the Americans, because we do not believe they will expand their customs and immigration capacity simply to facilitate us. What unique arrangements can we make with them, arrangements that will serve their purposes but allow us to do our business in an effective way under the open skies arrangement we have with the United States of America? That is the issue.

The other issue is that the Americans, unlike ourselves, have a computer-aided passenger profiling system. That system has been part of their normal security screening system for quite some time. The information that we provide to them, garnered through our passports and whatnot, goes to a central location. One of its many uses is to screen for passengers with particular profiles, and not simply for terrorism reasons; they are concerned about drug interdiction and these types of things, as well. It is a standard procedure in the U.S. that has been ongoing for a long time, and it is one of the many uses for this information.

**Senator Oliver:** Do the Canadian computers use the same program as well?

**Le sénateur Oliver:** Avez-vous entendu ce que M. Mackay a dit tout à l'heure à propos de l'endroit où vous envoyez actuellement ces renseignements?

**M. Davidson:** Tous les renseignements préalables concernant les passagers sont directement envoyés Newington, en Virginie, au centre informatique des douanes américaines. De là, l'information est traitée dans ce que les Américains appellent le Inter-Agency Border Inspection System, le système d'inspection douanière inter-agences ou IABIS, qui établit la liste fusionnée de vérification pour les États-Unis. L'information arrive là-bas et elle est comparée à la liste de vérification pour voir si le nom de certaines personnes apparaît sur les listes de passagers. L'information est ensuite communiquée, par la ligne protégée du service américain de l'immigration, soit à l'aéroport soit au bureau qui s'occupe du port d'entrée. La structure ne permet donc pas à un transporteur d'envoyer des données IABIS au bureau de Minot, dans le Dakota du Nord.

**M. Mackay:** C'est tout à fait exact. Le problème qui nous inquiète, c'est que les autorités américaines nous ont indiqué leur intention non seulement d'augmenter le nombre de données exigé pour les personnes se dirigeant vers les États-Unis, et nous en avons déjà parlé, mais qu'elles veulent passer au système de contrôle des départs. Autrement dit, quand vous quitterez les États-Unis, comme n'importe quel autre pays du monde d'ailleurs, vous devrez passer par un processus de vérification qui permettra d'établir exactement qui vous êtes et ainsi de suite au moment de votre départ. C'est tout à fait semblable au processus auquel les voyageurs se soumettent quand ils entrent aux États-Unis.

Ce qui nous inquiète, c'est qu'à cause des habitudes particulières de voyage entre le Canada et les États-Unis, un grand nombre de personnes partant de ce dernier pays à bord de nos vols ne partiront pas de centre qui dispose de bureau de douane et d'immigration. La question qui se pose à nous est de savoir quelles modalités nous allons conclure avec les Américains, parce que nous ne pensons pas qu'ils vont créer davantage de centres de douane et d'immigration uniquement pour répondre à nos besoins. Quel genre de modalités particulières allons-nous pouvoir conclure avec notre voisin septentrional pour répondre à ces exigences tout en nous permettant de continuer à fonctionner efficacement dans le contexte du ciel ouvert que nous avons établi avec les États-Unis d'Amérique? C'est ça le problème.

L'autre problème c'est que les Américains, tout comme nous, d'ailleurs, disposent d'un système informatisé d'établissement des profils de passagers. Ce système fait partie de leur dispositif normal de vérification de sécurité depuis quelque temps déjà. L'information qui est fournie aux Américains, qui est recueillie sur nos passeports et autres, aboutit en un point central aux États-Unis. Ce système sert notamment à filtrer les passagers qui correspondent à des profils particuliers, pas simplement pour des raisons terroristes. Les Américains ont donné sur les trafiquants de drogues et autres. C'est une procédure normale qui a cours aux États-Unis depuis très longtemps et c'est là une des nombreuses utilisations de l'information contenue dans le système.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce que les ordinateurs canadiens utilisent le même programme?



**Mr. Mackay:** No, we do not do computer-aided profiling in Canada. I have to make one fundamental point here. As a matter of practicality, when you make a decision to go to another country you are making a decision to follow their prescribed entry and exit procedures; frankly, the choice that we all have as individuals is whether or not to go. You can say the same thing about China, Japan and other countries. That is the reality of what we are dealing with, and it is not something we can change.

**Senator Oliver:** Mr. Mackay, I was interested, since Mr. Davidson answered my question first about records and you agreed with him — but the record is clear because I made notes. You raised the following questions as concerns: “Who do you send this information to? How do you comply? Will the information get into the hands of people who can use our private Canadian information for wrongful uses?” You raised these issues, and now you are backing away from them, but the record is clear.

**Mr. Mackay:** I must apologize. What I did not articulate as well as I should have is the concern with the exit provisions that we are being advised they will impose. We do not know how to make that system work because there are no people at the exit points that can be part of this system. That is the issue here.

**Senator Gustafson:** There are many people who, in their youth, got into some trouble and, as a result, have a record. It is not an easy matter to have the record cleared. Many Canadians have a criminal record. Is our government capable of helping these people with respect to any difficulty they might experience at border crossings? Many of them are good people who made a mistake back in their youth.

Mr. Davidson, you have experience in travelling to different countries. Will we need to set up a new department to deal with these kinds of things, in this age of communication? Is it a serious problem? Someone wanting to cross the border into the U.S., say, who hands over his or her passport for examination will have more information found about them than our government can learn. What can we do about this?

**Mr. Davidson:** Senator Gustafson, if I could come up with the answer to your question I think I could possibly retire. Particularly in the last three months, we are witnessing governments around the world looking for reasons to keep people out. If for any reason anyone in this room has a criminal record that is on record in the United States, then we are not going to the United States. However, if the violation took place in Canada then the United States does not have access to that and that is not information that will ever be exchanged, either through advanced passenger information or through PNR access because we do not have access to that.

**M. Mackay:** Non, nous n'avons pas de système informatisé d'établissement de profils au Canada. Je dois préciser quelque chose de fondamental ici. De façon très pratique-pratique, quand vous décidez de vous rendre dans un autre pays, vous acceptez de vous plier à ses procédures d'entrée et de sortie et le seul choix qui vous appartient alors est de décider de faire ou non le voyage. On peut dire la même chose de la Chine, du Japon et des autres pays. Voilà la réalité avec laquelle nous devons composer et ce n'est pas quelque chose qui va changer.

**Le sénateur Oliver:** Monsieur Mackay, je suis avec intérêt ce que vous dites, depuis que M. Davidson a répondu à ma première question au sujet du dossier et que vous vous êtes dit d'accord avec lui — quoi que la question des dossiers soit maintenant claire pour moi, parce que j'ai pris des notes. Vous avez soulevé d'autres préoccupations, ainsi: «À qui envoie-t-on cette information? Comment allons-nous nous conformer aux exigences? Est-ce que cette information ne risque pas de tomber dans des mains de personnes qui utiliseront de façon détournée des renseignements privés sur des Canadiens?» Vous avez soulevé toutes ces questions et maintenant vous faites machine arrière, quoique tout ce qui touche au dossier passerager demeure clair.

**M. Mackay:** Je dois m'en excuser. Je n'ai peut-être pas exprimé aussi bien que je l'aurais souhaiter mes préoccupations relatives aux dispositions de sortie que les Américains envisagent d'imposer. Nous ne savons pas comment nous allons faire fonctionner le système parce qu'il n'y a personne au point de sortie qui sera en mesure d'alimenter le système. Voilà le problème.

**Le sénateur Gustafson:** Il ne manque pas de gens qui, dans leur jeunesse, ont eu des problèmes et qui, à cause de cela, peuvent avoir un dossier. Ce n'est pas facile de faire annuler un dossier. Un grand nombre de Canadiens ont ainsi un dossier criminel. Notre gouvernement pourra-t-il aider ces gens-là s'ils éprouvent des problèmes à l'occasion du franchissement de la frontière? Nombre d'entre eux sont de bonnes personnes qui ont peut-être fait des erreurs de jeunesse.

Monsieur Davidson, vous avez l'habitude de voyager dans différents pays. Allons-nous devoir mettre sur pied un nouveau ministère pour s'occuper de ce genre de chose, dans cette ère des communications qui est la nôtre? Est-ce que c'est un problème sérieux. Les autorités disposeront de plus d'information sur quiconque tendra son passeport pour franchir la frontière américaine que ce que notre gouvernement sait déjà. Que peut-on faire à ce propos?

**M. Davidson:** Sénateur Gustafson, si j'avais réponse à votre question, je pourrais sans doute prendre ma retraite. Au cours des trois derniers mois, surtout, nous avons vu que les gouvernements du monde entier cherchaient des raisons pour garder les visiteurs hors de la frontière. Si, pour une raison quelconque, quelqu'un dans cette pièce a un dossier criminel connu par les États-Unis, cette personne ne pourra pas entrer dans ce pays. Cependant, si l'infraction a eu lieu au Canada, il n'y a aucune raison pour que les États-Unis aient accès à ce genre d'information et celle-ci ne leur sera transmise, ni dans le cadre des renseignements préalables concernant les passagers ni par le biais des dossiers passagers, parce que nous n'avons pas accès à ces renseignements.

**Senator Gustafson:** Let us say that someone had an impaired driving conviction 20 years ago and that information got out.

**Mr. Mackay:** We do not have the record.

**Senator Finestone:** Who would have that record?

**Mr. Mackay:** We do not have that information at all, and frankly we do not want that information.

**Senator Finestone:** Why would they?

**Senator Gustafson:** If the individual had been in the U.S. and the impaired driving conviction took place there, they have that record. Who will go to bat for that individual? His fine has been paid. He will have trouble at the border.

**Mr. Davidson:** That is not an issue that is impacted by this program. If an individual has a record, it will be determined when the person arrives at the border, when his or her name is run through the system, whether the airline provides it in advance or not.

**Senator Gustafson:** This does apply indirectly to what we are talking about. Are we doing anything to clean up the records for good people who have proven themselves?

**Mr. Mackay:** The short answer is that we have no idea. We simply are not part of that process in any way. The only information we have is what we are given by our passengers.

**Senator Gustafson:** During my many years as a member of Parliament, several of those matters came to my attention. I worked on many such cases. They required many letters back and forth. In the end, we are never really sure whether someone has gone into the communications of that other country and cleared it up.

**Mr. Mackay:** We simply do not know.

**Senator Gustafson:** The answer therefore is to make sure you do not make any mistakes in your life.

**Senator LaPierre:** I am about to make a mistake. If I understood correctly, gentlemen, you favour this bill?

**Mr. Mackay:** That is correct.

**Senator LaPierre:** I understand that you want this bill passed.

**Mr. Mackay:** Correct.

**Senator LaPierre:** Is the reason you want it passed because your planes may not land in the United States?

**Mr. Mackay:** I think we will be able to land, but we may take quite some time putting people on and off the aircraft.

**Mr. Davidson:** We support this bill because we honestly believe that provision of accurate information among trusted stakeholders in the transport operation is the only way to move forward. We believe that without this kind of information we will

**Le sénateur Gustafson:** Supposons que quelqu'un ait été accusé de conduite en état d'ébriété il y a 20 ans et que cette information ressorte.

**M. Mackay:** Nous n'avons pas le dossier.

**Le sénateur Finestone:** Qui l'a?

**M. Mackay:** Nous n'avons pas cette information du tout et, très honnêtement, nous ne la voulons pas.

**Le sénateur Finestone:** Pourquoi l'auraient-ils?

**Le sénateur Gustafson:** Si la personne a été aux États-Unis et a été accusée de conduite en état d'ébriété là-bas, les Américains auront forcément le dossier. Est-ce que vous allez prendre position pour cette personne? Son amende a été payée. Mais c'est à la frontière qu'elle aura des difficultés?

**M. Davidson:** Ce problème n'a rien à voir avec le programme dont nous parlons. Si quelqu'un a un dossier criminel, cela sera connu au moment où elle franchit la frontière, quand son nom sera chargé dans le système, que la compagnie aérienne fournisse les informations avant ou pas.

**Le sénateur Gustafson:** Non, c'est directement en rapport avec ce dont nous parlons. Est-ce que nous allons faire quelque chose pour faire supprimer le dossier des bonnes gens qui se sont rachetés?

**M. Mackay:** Pour vous répondre très brièvement, je vous dirais que je n'en ai aucune idée. Nous ne faisons de toute façon pas partie de ce processus. Les seuls renseignements dont nous disposons sont ceux que nous communiquent nos passagers.

**Le sénateur Gustafson:** Durant les nombreuses années que j'ai passées en qualité de député, j'ai été saisi d'un grand nombre de projets du genre. J'ai dû travailler sur bien des cas. Il a fallu rédiger beaucoup de correspondance. Malgré tous nos efforts, nous ne savons vraiment jamais si quelqu'un, à l'autre bout, a effectivement retiré le dossier du système.

**M. Mackay:** Nous ne le savons tout simplement pas.

**Le sénateur Gustafson:** Ce qu'il faut, c'est veiller à ne pas faire d'erreur dans sa vie.

**Le sénateur LaPierre:** Eh bien moi, je suis sur le point d'en faire une. Si j'ai bien compris, messieurs, vous êtes favorables à ce projet de loi.

**M. Mackay:** C'est exact.

**Le sénateur LaPierre:** Si je comprends bien, vous voulez que ce projet de loi soit adopté.

**M. Mackay:** C'est exact.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce que vous voulez qu'il soit adopté parce que, sinon, vos avions risquent de ne plus pouvoir se poser aux États-Unis?

**M. Mackay:** Nous pourrions continuer, je pense, à nous poser aux États-Unis mais il faudra plus de temps pour les procédures d'embarquement et de débarquement.

**M. Davidson:** Nous appuyons ce projet de loi parce que nous sommes honnêtement convaincus que le seul moyen de progresser consiste à communiquer des informations précises aux intervenants du milieu des transports en qui nous pouvons avoir



be constantly behind the clearance curve. We will not have effective use of our airports or effective aviation security. The experiences of those who are travelling to different countries will not be good.

However, we believe that the situation must be controlled. All the applicable safeguards must be put into place. To enable Canada to ensure its own border integrity, and to enable Air Canada to get information about a known terrorist who may be moving toward one of its aircraft, an exchange of information on lookout lists of terrorists must be built into the system.

This legislation recognizes the direction in which the world is moving. However, it will permit this exchange of information only with the observation of our rules. That is why we support Bill C-44. It consents to something that is coming, and coming in Canada itself, but on the condition that privacy and rights are respected. For that, the actions of the government under this bill should be commended.

**Senator LaPierre:** Schedule 1 is made up of five elements. That is what you provide now?

**Mr. Davidson:** Yes.

**Senator LaPierre:** This is called my personal user record.

Schedule 2 is made up of 29 elements. Will we have to provide that?

**Mr. Davidson:** No. That is the list of information that could conceivably be contained in a passenger name record.

**Senator LaPierre:** Do not do like the bureaucrats and wrap me up in circles. There are 29 demands here. Anyone with any intelligence knows that these demands are here. They are part and parcel of the personal user record. An authority may demand these data elements, and an individual will have to supply them if demanded, yes or no?

**Mr. Davidson:** The regulations, as drafted, say that these are data elements they could ask for if they were present in the passenger name record.

**Senator LaPierre:** What do you mean, "if they were present"?

**Mr. Davidson:** In Canada, the legislation specifies the information the government can request. If something is not listed in the regulation, the government cannot ask for it. They have identified 29 elements that they believe would be found in the PNR. The regulations, as they are being drafted, stipulate that if any of these data elements are available in the name record we can ask you to provide them. The regulations, as being drafted, do not say that we must gather all this information and we must provide it.

confiance. Nous croyons que, sans ce genre d'information, nous resterons toujours à la traîne. Nous n'utiliserons pas efficacement nos aéroports et nous n'appliquerons pas non plus comme il se doit les mesures de sécurité en aviation. Sans ce projet de loi, les voyageurs qui se rendent dans différents pays n'auront pas de bonnes expériences.

Toutefois, nous estimons qu'il faut contrôler la situation. Toutes les sauvegardes possibles doivent être mises en place. Afin de permettre au Canada de garantir l'intégrité de ses frontières et de permettre à Air Canada d'obtenir les renseignements qu'il lui faut sur les terroristes connus susceptibles d'emprunter un de ses appareils, il faudra que le système prévoie la circulation des informations apparaissant dans les listes de surveillance des terroristes.

La loi prend acte de l'orientation que suivent tous les pays. Cependant, cette communication de l'information ne sera nécessaire que si les règles sont respectées. Voilà pourquoi nous appuyons le projet de loi C-44. Il va dans le sens de ce qui s'annonce et de ce qui s'annonce au Canada, mais il convient de respecter les dispositions relatives à la protection des renseignements personnels et aux droits individuels. Sur ce plan, il convient de féliciter le gouvernement pour ce qu'il a fait à propos de ce projet de loi.

**Le sénateur LaPierre:** L'annexe 1 énonce cinq éléments. Est-ce que ce sont les données que vous communiquez déjà?

**M. Davidson:** Oui.

**Le sénateur LaPierre:** C'est ce qui constitue mon dossier d'utilisateur.

L'annexe 2, elle, énonce 29 éléments. Va-t-on devoir fournir toutes ces données?

**M. Davidson:** Non. Il s'agit de la liste de tous les renseignements qui pourraient apparaître dans un dossier passager.

**Le sénateur LaPierre:** Ne me faites pas tourner en rond, comme les bureaucrates. Il y a bien 29 éléments qui sont demandés ici. Toute personne raisonnablement intelligente voit bien ce que sont ces demandes. Elles font partie du dossier d'utilisateur. Est-ce qu'une autorité pourra demander ces données et est-ce qu'une personne devra les fournir si tel est le cas, oui ou non?

**M. Davidson:** À la façon dont le règlement est actuellement rédigé, on dit qu'il s'agit de données qui pourraient être demandées si elles faisaient partie du dossier passager.

**Le sénateur LaPierre:** Que voulez-vous dire par «si elles faisaient partie»?

**M. Davidson:** Au Canada, la loi stipule les renseignements que le gouvernement peut demander. Si une donnée n'apparaît pas dans le règlement, le gouvernement ne peut pas la demander. Ici, 29 éléments ont été mentionnés, parce qu'on croit qu'ils pourraient se retrouver dans le dossier passager. Le règlement, tel qu'il est rédigé actuellement, précise que n'importe laquelle de ces données apparaissant dans le dossier passager pourrait être fournie aux autorités américaines. Le règlement, tel qu'il est rédigé, ne stipule pas qui doit recueillir ces renseignements ni qui doit les fournir.



**Senator LaPierre:** Element 8 is a notation that the passenger's ticket for the flight is a one-way ticket. That is in the record already.

**Mr. Davidson:** No, sir. There would never be such a notation. The only thing in a record would be the itinerary, which would say that this person is holding —

**Senator LaPierre:** If the Americans ask for element number 8, you must provide it?

**Mr. Davidson:** No. Again, the regulation says that it need be provided only if it were available in the record. We would not have it available in the record. This is one that I told the authorities, in consultation, would never be there.

**Mr. Mackay:** Currently in the United States, a number of major airlines provide access to their PNR information to U.S. authorities. However, it is on an as-is basis. You cannot provide information that you never received from your customers. If it is not there, it is not there, and they cannot require us to provide something we do not have. That is the distinction.

**Senator LaPierre:** Why is it on the list if they do not require it? How can you be so naïve?

**Mr. Mackay:** This is a wish list.

**Senator LaPierre:** It is a wish list in an official document?

**Mr. Mackay:** It says that if you do have the information you must provide it.

**Senator LaPierre:** Do you foresee a time when they will require us to get the information and provide it?

**Mr. Mackay:** There is always a risk; I do not disagree. However, we have made the point repeatedly that that is nearly impossible because of the variety of services that are offered and the variety of ways in which transactions take place in the industry.

**Senator LaPierre:** With all due respect, open skies no longer exists, anymore than does the longest undefended border on the planet. Consequently, if the Americans demand it, we shall give it to them or they will blackmail us into doing so.

Did I understand you correctly to say that every pre-cleared flight is not subject to this?

**Mr. Davidson:** They are not subject to the provision of advance passenger information.

**Senator LaPierre:** Are 90 per cent of the flights going to the United States pre-cleared?

**Mr. Mackay:** That number is probably slightly high.

**Senator LaPierre:** This bill is completely unnecessary then.

**Le sénateur LaPierre:** L'élément 8 est une indication que le billet est un billet aller simple. Cela se trouve déjà dans le dossier passager.

**M. Davidson:** Non, monsieur. Il n'y a pas de notation de ce genre à l'heure actuelle. La seule chose qui apparaît actuellement c'est l'itinéraire, qui précise qu'une personne détient...

**Le sénateur LaPierre:** Si les Américains demandent la donnée n° 8, est-ce que vous allez la leur fournir?

**M. Davidson:** Non. Encore une fois, le règlement dit que nous ne devons fournir ces données que si elles existent déjà dans le dossier. Or, elle ne se trouve pas dans le dossier des passagers. J'ai d'ailleurs indiqué aux autorités, lors des consultations, que cette donnée n'y apparaîtrait jamais.

**M. Mackay:** Actuellement aux États-Unis, plusieurs grandes compagnies aériennes permettent aux autorités américaines d'accéder aux renseignements apparaissant dans les dossiers passagers. Cependant, elles ne le font qu'au cas par cas. Vous ne pouvez pas fournir les renseignements que vous ne recevez pas de vos clients. Si les données en question n'apparaissent pas dans le dossier, les autorités américaines ne pourront pas nous demander de les leur communiquer. C'est ça la différence.

**Le sénateur LaPierre:** Pourquoi est-ce que c'est sur cette liste si les Américains ne l'exigent pas? Comment pouvez-vous être si naïf?

**M. Mackay:** Ce sont des désirata.

**Le sénateur LaPierre:** Des désirata dans un document officiel?

**M. Mackay:** Il est dit que si vous avez ce genre de renseignement, vous devez le fournir.

**Le sénateur LaPierre:** Vous ne croyez pas qu'à un moment donné les Américains vont nous demander de recueillir ces renseignements et de les leur fournir?

**M. Mackay:** Il y a toujours un risque, je suis d'accord avec vous. Toutefois, nous devons bien répéter que cela est presque impossible étant donné la diversité des services offerts et la diversité des transactions dans notre secteur.

**Le sénateur LaPierre:** Permettez-moi de vous faire remarquer que le ciel ouvert n'existe plus, pas plus que la plus longue frontière non défendue de la planète. Ce faisant, si les Américains nous demandent ces renseignements, nous les leur fournirons, ou alors ils nous feront chanter pour que nous nous plions à leur demande.

Ai-je bien compris que les vols pré-dédouanés ne seront pas sujets à ce régime?

**M. Davidson:** Ils ne sont pas visés par la disposition relative à la communication préalable des renseignements sur les passagers.

**Le sénateur LaPierre:** Et 90 p. 100 des vols à destination des États-Unis sont dédouanés avant le départ?

**M. Mackay:** Cette proportion est sans doute un peu élevée.

**Le sénateur LaPierre:** Dès lors, ce projet de loi est totalement inutile.

**Mr. Davidson:** Unfortunately, no, senator. The bill also addresses the passenger name record issue, which is supplementary in security. That is the issue with which we are all incredibly concerned.

It is important to note that this is not only a U.S. issue. Schedule 2 is the list of information that Revenue Canada has advised the airline industry it will be requiring for flights to Canada. Schedule 1 is the list of information that Citizenship and Immigration Canada has advised the industry will be required for flights into Canada. This bill seeks to harmonize what the U.S. government and the Canadian governments will ask for, if available. That is a step in the right direction. At least we have a common list rather than each country coming up with its own, which would be very confusing.

**Senator Spivak:** This will involve the expenditure of some money. It is an axiom with regard to terrorism that the terrorists get smarter and smarter. Regardless of what safeguards we put in place, they will find ways to overcome them.

Do you really think this legislation will prevent terrorists from getting into the United States? They can read. They know the laws.

**Mr. Davidson:** Although this may sound incredibly cynical, I believe that, as currently structured, advance passenger information has little or nothing to do with security enhancement. It is an enforcement tool. However, it will enhance security once we get to real-time API, that is, when the airline checks you in, gathers your information, sends it off for clearance and the results are sent back. Australia does that today. That becomes a truly useful security tool. It identifies people who should not be on an airplane and people who should not come to your territory.

**Senator Oliver:** If a terrorist has a false passport, as most of them do, it will mean nothing.

**Mr. Davidson:** Canada is working toward enhanced security for passports.

**Senator Spivak:** El Al, which is the model for airline security, relies not on electronic measures but on passenger profiling. They actually interview the passengers and have methods by which they identify risks.

**Senator Finestone:** They interview everyone who travels on their planes.

**Senator Spivak:** They particularly interview those people and give them more time. We are spending a lot of money on this; I wonder if it will achieve the objectives that the government thinks it will achieve.

**M. Davidson:** Malheureusement pas, sénateur. Ce projet de loi traite également du dossier des passagers, qui est un complément en matière de sécurité. C'est cette question qui nous préoccupe tous grandement.

Il convient ici de mentionner que cette question ne concerne pas uniquement les États-Unis. L'annexe 2 est la liste des renseignements que Revenu Canada entend exiger de l'industrie aérienne pour tous les vols à destination de notre pays. L'annexe 1 est la liste des informations que Citoyenneté et Immigration Canada veut obtenir de l'industrie pour tous les vols prenant place au Canada. Ce projet de loi vise à harmoniser ce que les gouvernements américains et canadiens demandent, advenant que les renseignements soient disponibles. C'est donc un pas dans la bonne direction. Nous disposerons au moins d'une liste commune plutôt que de listes propres à chaque pays, ce qui sèmerait la confusion.

**Le sénateur Spivak:** Cela va coûter cher. L'axiome dans le domaine du terrorisme, c'est que les terroristes deviennent de plus en plus intelligents. Peu importe les protections que nous mettrons en place, ils finiront toujours par les contourner.

Pensez-vous vraiment que cette loi va empêcher les terroristes de pénétrer aux États-Unis? Ils savent lire, ils connaissent les lois.

**M. Davidson:** Au risque de vous paraître incroyablement cynique, je vous dirais que, dans l'état actuel des choses, les renseignements préalables sur les passagers n'améliorent que très peu pour ne pas dire pas du tout la sécurité. Il s'agit d'un outil d'application. Cependant, il permettra d'améliorer la sécurité quand nous passerons à l'API en temps réel, c'est-à-dire quand les compagnies aériennes vous enregistreront, recueilleront les informations vous concernant, les enverront à la douane et que les résultats nous parviendront immédiatement. L'Australie fait déjà cela. À ce moment-là, nous disposerons d'un véritable outil de sécurité. Il permettra de repérer les gens qui ne devraient pas se trouver à bord d'un avion et ceux qui ne devraient pas pénétrer sur le territoire.

**Le sénateur Oliver:** Si le terroriste est muni d'un faux passeport, comme le sont la plupart d'entre eux, cela ne donnera rien.

**M. Davidson:** Le Canada est en train d'améliorer la sécurité de ses passeports.

**Le sénateur Spivak:** El Al, qui est un modèle de compagnie aérienne en matière de sécurité, ne s'en remet pas à des mesures électroniques mais à l'établissement de profils de passagers. Elle soumet ses passagers à des entrevues et s'appuie sur des méthodes qui lui permettent de définir s'il y a un risque.

**Le sénateur Finestone:** La compagnie voit en entrevue tous les gens qui empruntent leurs appareils.

**Le sénateur Spivak:** Surtout certains d'entre eux, à qui elle accorde plus de temps. La compagnie dépense beaucoup d'argent pour cela. Je me demande si ce texte va permettre au gouvernement de parvenir aux objectifs qu'il vise.



Many are criticizing — Clayton Ruby, for one, has criticized the proposed anti-terrorist legislation. We are getting a whole series of legislation.

**Mr. Mackay:** This is not a panacea; it will not be the one thing that fixes it. I think that point has been made. We are talking about tens of millions of people moving around the world, in and out of Canada and in and out of the United States. We absolutely need to move forward with the best technology we can get so that we can focus on those areas of the highest risk. If we try to make a one-size-fits-all solution here, we will grind the worldwide air transportation system to a complete halt. That has enormous implications economically and socially.

There is no good answer to your question other than it is absolutely true that this one measure will not fix it all, but it is a piece of a bigger puzzle. It has to be brought together.

**Senator Spivak:** What worries me is that while we are dealing with these things the real issues are being set aside — for instance, the missile defence system that President Bush is talking about that will change the sky. In the meantime, some guy in a rowboat with a nuclear bomb will destroy New York.

**Mr. Davidson:** We fully agree with the point. The value we see in API today is that it gives the government an opportunity to pre-screen people and to recognize that minute percentage of travellers for which there may be a legitimate concern. It allows us to refocus that diminishing human resource into areas where it does the most good. That helps us to enhance border security because we are using our available people in a more efficient way. We are not wasting a lot of time with the 99.95 per cent of visitors to Canada who are legitimate and who will offer no concerns.

**Senator Spivak:** What sort of consultation is taking place among the departments to ensure that you have the best expert advice on these anti-terrorist measures? If you look at the United States, much of it, in my opinion, is just political stuff.

**The Chairman:** You should have asked this question to our previous witnesses.

**Senator Spivak:** You are right. I am asking about the consultation.

**Mr. Mackay:** We are not directly involved in the consultation that goes on interdepartmentally because we are not part of the government; however, we are aware that a lot of consultation does go on. There is ongoing consultation within the industry. There are advisory structures to do that, not only here in Canada but also internationally.

Beaucoup le critique — Clayton Ruby, le premier, a critiqué le projet de loi antiterroriste. Nous sommes en train d'adopter toute une série de lois.

**M. Mackay:** Ce n'est pas la panacée, ce n'est pas un texte qui va tout régler. C'est entendu. Des dizaines de millions de personnes voyagent par le monde, à destination du Canada et des États-Unis et en provenance aussi de ces deux pays. Il nous faut absolument débloquer en nous appuyant sur la meilleure technologie possible afin de nous concentrer sur les aspects présentant le plus de risque. Si nous essayons de trouver une solution universelle, nous allons finir par faire gripper tout le système de transport aérien dans le monde entier. Cela aurait des conséquences économiques et sociales énormes.

Je ne dispose pas de bonne réponse à vous donner, si ce n'est de vous dire qu'il est tout à fait vrai que cette mesure ne va pas tout régler, mais qu'elle fait partie d'un gigantesque casse-tête. Il faut l'adopter à ce titre.

**Le sénateur Spivak:** Ce qui m'inquiète c'est que, pendant que nous parlons de toutes ces choses, les véritables problèmes ne sont pas réglés. Par exemple, il y a le bouclier antimissile dont le président Bush parle et qui va changer la donne dans le ciel. Entre-temps, n'importe qui à bord d'une embarcation à rame peut aller déposer une bombe nucléaire et détruire New York.

**M. Davidson:** Nous sommes tout à fait d'accord avec cela. L'avantage que nous voyons dans l'API c'est qu'il donnera au gouvernement la possibilité de contrôler les gens d'avance et de détecter l'infini pourcentage de voyageurs pour qui il y a lieu d'entretenir certaines préoccupations. Ce système nous permettra de recentrer les ressources humaines qui sont en diminution sur des secteurs où elles seront les plus utiles. Cela va nous aider à améliorer la sécurité aux frontières, parce que nous utiliserons les gens disponibles de façon plus efficace. Nous ne gaspillons pas beaucoup de temps avec les 99,95 p. 100 de visiteurs qui viennent au Canada, qui ne posent aucun problème et dont il n'y a pas lieu de s'inquiéter.

**Le sénateur Spivak:** Quel genre de consultation les ministères conduisent-ils actuellement pour s'assurer qu'ils disposent des meilleurs conseils d'experts sur toutes ces mesures antiterroristes? Quand on regarde ce qui se passe aux États-Unis, j'ai l'impression que la majorité de ce qui se fait ne l'est qu'à des fins purement politiques.

**La présidente:** Vous auriez dû poser cette question à nos témoins précédents.

**Le sénateur Spivak:** Vous avez raison. Je voulais parler des consultations.

**M. Mackay:** Nous ne participons pas directement aux consultations qui font intervenir les différents ministères parce que nous ne faisons pas partie du gouvernement, mais nous savons qu'il y a beaucoup de consultations à l'heure actuelle. Il y a des consultations suivies qui prennent place au sein de l'industrie. Il existe une structure de conseil pour cela, pas uniquement ici au Canada, mais aussi à l'échelle internationale.



My colleague Mr. Everson who deals with this file on a daily basis is in Washington today precisely for that reason. He is at a meeting of customs authorities from the U.S, Canada and Europe to talk about these issues of harmonizing data and to make sure that we are not reinventing wheels.

**Senator Spivak:** We do not have a homeland securities office though?

**Mr. Mackay:** No, we do not.

**Mr. Davidson:** We are constantly involved in consultations and have been asked to join with a range of agencies. Whether these agencies are speaking to one another, we do not know, but I have been in meetings where several agencies have been around the table meeting with us.

**The Chairman:** Would they be government agencies?

**Mr. Davidson:** Canadian government agencies such as Revenue Canada, Citizenship and Immigration, and Transport.

**Senator Finestone:** They are departments not agencies.

**Mr. Davidson:** Departments, excuse me.

**Senator Finestone:** The reason I asked for that clarification is that government roundtables at the bureaucratic level are not always the most efficient in transmitting information back up to where decisions are made at the political level.

You are the Assistant Director of Facilitation Services for IATA, which is land based in Montreal; is that right?

**Mr. Davidson:** Yes.

**Senator Finestone:** You have 274 member airlines.

**Mr. Davidson:** Yes, today. However, that changes almost daily.

**Senator Finestone:** To what extent does your responsibility in facilitating information flow to these other members? You have two that are wheeling and dealing here, Canada and the United States. You also mentioned Australia. How do you communicate to your overseas transporters, to give them the information they need to have before they can land in the United States or in Canada?

**Mr. Davidson:** Within my group, which is a small group, we have responsibility for immigration and customs efforts all over the world. To do that, we make use of airline facilitation representatives from our members who are tasked with watching developing legislation and then sending anything that emerges to us. Each morning when I come into my office I read the U.S. *Federal Register* to see if anything has been posted in the journal here in Canada, to see whether there are issues that my members need to know about. If something comes up, such as the letter from the U.S. customs authority that went out to 58 airlines, including five of the Canadian regionals, on November 19, I put

Mon collègue, M. Everson, qui s'occupe de ce dossier quotidiennement est aujourd'hui à Washington pour cette raison précise. Il participe à une réunion des autorités douanières entre les États-Unis, le Canada et l'Europe, réunion qui porte sur l'harmonisation des données et qui a pour objet d'éviter que nous ne réinventons la roue.

**Le sénateur Spivak:** Mais est-ce que nous n'avons pas un bureau de la sécurité intérieure?

**M. Mackay:** Non.

**M. Davidson:** Nous participons régulièrement à des consultations et nous contribuons au travail de plusieurs agences. Nous ne savons pas si tous ces organismes se parlent entre eux, mais j'ai participé à des réunions auxquelles siégeaient également des représentants de plusieurs organismes.

**La présidente:** S'agissait-il d'organismes gouvernementaux?

**M. Davidson:** D'organismes du gouvernement du Canada, comme Revenu Canada, Citoyenneté et Immigration et Transports Canada.

**Le sénateur Finestone:** Tout ça ce sont des ministères, pas des organismes.

**M. Davidson:** Excusez-moi, des ministères.

**Le sénateur Finestone:** Si je vous ai demandé cette précision, c'est que les tables rondes qui se déroulent au niveau de la fonction publique ne sont pas toujours les plus efficaces pour la communication d'information aux paliers où se prennent les décisions, c'est-à-dire au palier politique.

Vous êtes directeur adjoint, Services de facilitation de l'IATA, qui a son siège à Montréal. C'est exact?

**M. Davidson:** Oui.

**Le sénateur Finestone:** Et vous comptez 274 compagnies parmi vos membres.

**M. Davidson:** Pour l'instant. Cependant, ce nombre change tous les jours.

**Le sénateur Finestone:** Dans quelle mesure est-ce que vos responsabilités consistent à faciliter la circulation d'information vers ces autres membres? Il y en a deux qui manigancent, le Canada et les États-Unis. Vous avez aussi parlé de l'Australie. Comment communiquez-vous avec vos transporteurs d'outre-mer, pour leur transmettre les renseignements dont ils ont besoin avant de pouvoir se poser aux États-Unis ou au Canada?

**M. Davidson:** Dans mon groupe, qui est un petit groupe, nous sommes chargés de toutes les questions d'immigration et de douane dans le monde entier. Pour cela, nous avons recours à des employés des compagnies aériennes qui s'occupent de la facilitation et à qui nous demandons de suivre l'évolution des lois et de nous faire part de tout ce qui peut nous intéresser. Tous les matins, quand j'arrive à mon bureau, je lis le *Federal Register* américain pour voir si quoi que ce soit a été annoncé dans le journal, au Canada, pour voir s'il y a des questions dont il y aurait lieu d'informer mes membres. Le cas échéant, comme lorsque l'autorité douanière américaine adresse une lettre

together as much detailed information as I can and send that to all of our member airlines.

**Senator Finestone:** What was in that letter, please?

**Mr. Davidson:** That letter was dated November 19.

**Senator Finestone:** You have referred to it twice, so I think you ought to put on the record what is in it.

**Mr. Davidson:** This letter was from the U.S. Customs Commissioner, Robert Bonner, to the CEOs of the individual 58 airlines advising that, while the U.S. Security Act had a 60-day implementation period, U.S. customs authorities felt that provision of advanced passenger information prior to arrival was so critical that the customs agency in the United States was unilaterally imposing a mandate that carriers would provide that information by November 28 or 29 or their passengers would face enhanced screening. He went on to invite that particular carrier — these were individually addressed letters — to contact U.S. customs for further information. This letter was signed on November 19, with an effective date of Thursday, November 29.

**Senator Finestone:** Do you know whether it went into effect?

**Mr. Davidson:** It went into effect on November 29.

**Senator Finestone:** My next question is with respect to Schedule 2. I am told that the list it contains is a wish list and that it has no impact at this time, that it is something that has been designed by Revenue Canada as a kiss-kiss — if you want this then I want that. Is that accurate? Does this list contained in Schedule 2 have any impact?

**Mr. Mackay:** I would not characterize it that way. The PNR exists.

**Senator Finestone:** I understand the PNR. That is Schedule 1, is it not?

**Mr. Mackay:** No, Schedule 1 is the advanced passenger information. That is the stuff on your passport. Schedule 2 refers to the kind of information that may exist in our computer reservation systems. I apologize for the use of jargon, but we generally refer to that as the PNR.

**Senator Finestone:** Schedule 2 is the PNR.

**Mr. Mackay:** Yes, Schedule 2 is the PNR. It exists now.

**Senator Finestone:** This Schedule 2 exists?

**Mr. Mackay:** Some or all of the information that is listed in Schedule 2 will be in the computer reservation systems of different airlines. Different airlines, because they have different kinds of operations, do not always require all of that information. In some cases, as Mr. Davidson said, some of the information is never asked for by anyone and will therefore not exist. The purpose, as we understand, of Schedule 2 was to come up with a

à 58 compagnies aériennes dont cinq compagnies régionales au Canada le 19 novembre dernier, je recueille le plus d'information possible pour les envoyer à nos compagnies membres.

**Le sénateur Finestone:** Que disait cette lettre?

**M. Davidson:** La lettre était datée du 19 novembre.

**Le sénateur Finestone:** Cela fait deux fois que vous en avez parlé alors, je crois que vous devriez nous dire ce qu'elle contient, pour mémoire.

**M. Davidson:** Cette lettre émanait donc du commissaire aux douanes américaines, Robert Bonner, et elle était adressée aux pdg de 58 compagnies aériennes pour les informer que, même si le U.S. Security Act était assorti d'une période de mise en oeuvre de 60 jours, les autorités douanières américaines considéraient qu'il était essentiel de leur communiquer tout de suite les renseignements préalables sur les passagers et qu'elles avaient donc décidé d'exiger unilatéralement des transporteurs qu'ils fournissent ces renseignements avant le 28 ou le 29 novembre faute de quoi leurs passagers seraient soumis à des procédures plus strictes. Puis, il a invité chaque transporteur à communiquer avec les douanes américaines pour obtenir plus d'information. La lettre était datée du 19 novembre et mentionnait comme date d'entrée en vigueur le jeudi 29 novembre.

**Le sénateur Finestone:** Savez-vous si elle est effectivement entrée en vigueur?

**M. Davidson:** Oui, le 29 novembre.

**Le sénateur Finestone:** Ma prochaine question va porter sur l'annexe 2. On me dit que cette liste est constituée de désirata et qu'elle n'a pas d'incidence pour l'instant, que c'est quelque chose qui a été conçue par Revenu Canada, comme une sorte de service sur demande. Je me trompe? Est-ce que cette liste qui apparaît à l'annexe 2 va avoir un impact quelconque?

**M. Mackay:** Je n'en parlerai pas ainsi. Le dossier passager existe déjà.

**Le sénateur Finestone:** Je comprends ce qu'est le dossier passager. Mais il correspond à l'annexe 1, n'est-ce pas?

**M. Mackay:** Non, l'annexe 1 ce sont les renseignements préalables sur les passagers. C'est ce qui apparaît sur le passeport. L'annexe 2, elle, traite du genre d'information qui peut apparaître dans nos systèmes de réservation informatisés. Excusez-moi d'utiliser tout ce jargon, mais nous utilisons généralement le terme de dossier passager.

**Le sénateur Finestone:** Donc, l'annexe 2, c'est le dossier passager.

**M. Mackay:** Oui, l'annexe 2 est le dossier passager, qui existe déjà.

**Le sénateur Finestone:** Et cette annexe 2 existe déjà?

**M. Mackay:** Une partie si ce n'est toutes les informations énumérées à l'annexe 2 se trouvent dans les systèmes de réservation informatisés de différentes compagnies aériennes. Je dis différentes, parce qu'elles n'obéissent pas toutes au même *modus operandi*, qu'elles n'ont pas toujours besoin de toutes ces informations-là. Comme M. Davidson l'a dit, il arrive qu'une partie de ces informations n'étant jamais réclamées, elles



list of everything that could ever conceivably be put into a passenger name record.

**Senator Finestone:** Did Revenue Canada establish this? Did Transport Canada establish this? Did Customs and Immigration establish this? Who developed this list and to what extent would IATA consider this a proper kind of a PNR?

**Mr. Davidson:** This list was developed in consultation between U.S. authorities, primarily U.S. Customs but also the U.S. departments of Immigration, Agriculture and Environment, and Revenue Canada, Citizenship and Immigration Canada, and Canadian Customs.

This was an attempt to comply with Canadian regulation as Canada moved into its own advanced passenger information and PNR access regulation, which is coming, and which is legislated today.

The Canadian authorities could never legally accept data elements that were not specifically mentioned in the regulation. Therefore, this is a broad-based list between the two governments of all the elements that they could conceivably find in a PNR. In order to be able to say, "Airline X, give us a copy of your PNR," they had to list everything; otherwise, if there were one data element in that passenger name record that was not specified in the regulation, the airline would be forced to develop an electronic filter that would block that particular piece of information at great expense.

This was a way to comply with Canadian regulation. If it is not in the regulation, we cannot ask for it. If we cannot ask for it, then you must filter it out. This is an operational nightmare. IATA will never support mandatory fields to say that a PNR must contain these elements. We will say no, absolutely not, because again, not all of these elements are PNR elements. Many of the elements that are here are things found in different computer systems, such as the departure control system. We have tried to educate them, but again they have softened the blow by simply saying, "If the information is in the record, then we can ask for it." However, the United Kingdom in its legislation and, to the best of my knowledge, the regulations within Canada, have said the information in passenger name records would be requested only if it were present in the record. They would not mandate that the information be collected because of its impact on the travelling public.

**Senator Finestone:** I understand what you have just outlined. As I read through the 29, there is a degree of reasonableness relative to the travel agent or the airline. There is absolutely no reasonableness, in my view, for a notation. There are five notations in here that I would take great exception to. A notation that the passenger's ticket for the flight is a one-way ticket, that is

n'existent pas. À la lecture que nous en faisons, nous pensons que l'annexe 2 avait pour objet d'énumérer tout ce qu'on aurait pu retrouver dans un dossier passager.

**Le sénateur Finestone:** A-t-elle été établie par Revenu Canada? Ou par Transports Canada? Ou encore par Douane et immigration? Qui a dressé cette liste et dans quelle mesure votre association estime-t-elle qu'elle est appropriée pour un dossier passager?

**M. Davidson:** Cette liste a été élaborée en consultation entre les autorités américaines — principalement les douanes mais aussi le service de l'immigration, agriculture et environnement — et les autorités canadiennes représentées par Revenu Canada, Citoyenneté et Immigration Canada et Douane Canada.

Il était question d'essayer d'appliquer le règlement canadien à l'heure où le Canada va adopter son propre règlement d'accès aux dossiers passagers ainsi qu'aux renseignements préalables sur les passagers, règlement qui va découler de cette loi.

Les autorités canadiennes n'auraient jamais pu accepter des données qui n'étaient pas spécifiquement mentionnées dans le règlement. Ce faisant, les deux gouvernements ont dressé une liste très large à partir de tous les éléments qu'ils ont jugé possible de retrouver dans un dossier de passager. Pour pouvoir demander à telle ou telle compagnie aérienne de lui fournir ses dossiers de passagers, il fallait tout mettre, sinon, la compagnie aérienne aurait dû se doter d'un filtre électronique, très coûteux, pour bloquer l'élément d'information qui serait apparu dans ces dossiers de passagers mais qui n'aurait pas été spécifié dans le règlement.

C'était une façon de se conformer au règlement canadien. Nous ne pouvons demander que les informations mentionnées dans le règlement. Si nous ne pouvons pas demander telle ou telle information, celle-ci doit être filtrée. C'est un véritable cauchemar sur le plan opérationnel. L'AITA n'a jamais été en faveur de l'adoption de champs obligatoires, de sorte que les dossiers passagers devaient absolument renfermer tous les éléments mentionnés. Nous serons toujours opposés à cela parce que tous les éléments mentionnés dans le règlement n'apparaissent pas forcément dans les dossiers de passagers. Un grand nombre d'entre eux se trouvent dans des systèmes informatiques différents, comme le système de contrôle des départs. Nous avons essayé d'informer nos interlocuteurs mais ils ont calmé le jeu en nous disant: «Si cette information se trouve en dossier, cette annexe nous permettra de la demander». Toutefois, dans sa loi, le Royaume-Uni et, autant que je sache, le Canada dans ses règlements, ont déclaré que seules les informations apparaissant dans les dossiers passagers seraient exigées. Les autorités de ces pays n'exigeraient pas que tous les renseignements de l'annexe 2 soient recueillis, parce que cela aurait un effet négatif sur le public voyageur.

**Le sénateur Finestone:** Je comprends ce que vous venez de souligner. À la lecture des 29 éléments qui apparaissent ici, on laisse aux agents de voyage et aux compagnies aériennes le soin de porter un jugement sur le caractère raisonnable des demandes. Or, selon moi, la question de la notation est tout à fait déraisonnable. Il y a cinq notations qui apparaissent ici, contre



important, yes, but that has to be voluntary information, I would presume. The notation that the ticket for the flight is valid for one year; that is what it says here. The question is this: At what point does that become a security question and at what point is it an invasion of my personal privacy?

I do not know the answer to that, Madam Chair, but if this is a wish list by Revenue Canada, by Citizenship and Immigration Canada, by the United States Customs and the United States Department of Agriculture, I think that there is reason to have some kind of question. These are serious questions. This is not frivolous. I am concerned because, yes, September 11 was a stunning, important, disturbing, upsetting time in the history of the world. However, that does not mean that my rights and your rights of privacy should be invaded.

Quite frankly, there is a time and a place for all these things because there is a difference between being safe and being free. I am concerned that this is the thin edge of the wedge.

**Senator Oliver:** I have one last question and it is for Mr. Davidson.

This bill is about reciprocity and standardization, about trying to equalize the opportunity between two borders. I want to ask you a question about CAPPS, which you told me stands for computer-aided profiling. It can, in fact, affect Canadian citizens.

Would you lay before this committee all of the data that is used to compile CAPPS? Where does the data come from, what is in it, and how is it comprised?

**Mr. Davidson:** I would love to do that but I do not have all of that information. If it would be of benefit, I could obtain it. The computer-assisted passenger profiling system was a development by the U.S. FAA. It became mandatory on all U.S. carriers about two years ago.

What it does is take a wide range of factors, such as whether your ticket was paid for in cash, whether you purchased a one-way ticket, whether you purchased your ticket within a week of travel, and things of that nature. The intent of CAPPS is to identify individuals not for exclusion from a country, but to identify individuals whose baggage you might want to look further into.

**Senator Oliver:** Will you lay that before this committee? It is extremely important.

**Mr. Davidson:** Again, this is in the U.S. I will check with our security department to see if I can get a copy of it and provide it to the clerk.

**The Chairman:** Can you provide that today?

lesquelles je m'élève. La notation concernant par exemple le fait qu'un billet de passager est un billet d'aller simple et certes importante, mais ce doit être une information communiquée volontairement, ou du moins je le présume. La notation concernant le fait qu'un billet est ouvert pour un an; c'est qui est dit ici. Ma question est la suivante: quelle est la ligne de démarcation entre les raisons de sécurité et l'invasion de ma vie privée?

Je n'ai pas la réponse à cette question, madame la présidente, mais s'il s'agit effectivement d'une liste de désirata émise par Revenu Canada, par Citoyenneté et Immigration Canada, par les douanes américaines et par le département américain de l'agriculture, j'estime qu'il y a effectivement lieu de se poser des questions. Ce sont des questions graves. Rien de cela n'est frivole. Je suis effectivement préoccupée parce que nous avons été ébranlés par les événements du 11 septembre et que nous traversons une période de l'histoire du monde qui est importante, troublante et attristante. Il n'en demeure pas moins que je dois, que vous devez tolérer une invasion des droits à la vie privée.

Très honnêtement, je crois qu'il y a un temps et un lieu pour tout cela, parce qu'il y a une différence entre être en sécurité et être libre. Ce que je crains, c'est que nous sommes maintenant sur le fil du rasoir.

**Le sénateur Oliver:** J'ai une dernière question à poser à M. Davidson.

Ce projet de loi tourne autour des principes de réciprocité et de normalisation, il est question d'essayer d'égaliser les opportunités des deux côtés de la frontière. Ma question va porter sur le CAPPS qui, comme vous me l'avez dit, veut dire système informatisé d'établissement de profils de passagers. Il peut avoir une incidence sur les citoyens canadiens.

Pourriez-vous remettre à ce comité toutes les données utilisées dans le système CAPPS? D'où viennent les données qui servent à l'alimenter? Que contient-il?

**M. Davidson:** J'aimerais le faire, mais je n'ai pas toute cette information. Si cela peut vous être utile, je pourrais l'obtenir. Le système informatisé d'établissement de profils de passagers a été mis au point par la FAA, aux États-Unis. Il est devenu obligatoire pour tous les transporteurs américains il y a environ deux ans.

Il prend en compte toute une série de données, par exemple si vous avez payé votre billet en liquide, si vous avez acheté un billet aller simple, si vous avez acheté votre billet une semaine avant le voyage et des choses de cette nature. CAPPS est destiné à repérer certains particuliers, non pas pour leur interdire l'accès à un pays, mais pour savoir quels bagages vous voudrez inspecter plus attentives.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce que vous allez remettre ces informations au comité? C'est extrêmement important.

**M. Davidson:** Encore une fois, il s'agit d'un système américain. Je vais vérifier auprès de notre service de sécurité pour voir si je peux en obtenir copie et, dans l'affirmative, je la transmettrai au greffier.

**La présidente:** Vous ne pouvez pas nous le fournir aujourd'hui?

**Mr. Davidson:** I will seek to do that.

**The Chairman:** We would appreciate that.

**Senator Gustafson:** I have what is really a statement.

Mr. Davidson, you are a part of the negotiations in this whole area, I take it, and you indicated that. The agricultural people of the U.S. are very concerned about food security. Are we doing anything?

We had the duster plane at Weyburn, Saskatchewan. I live 30 miles from that. In Saskatchewan, I thought no one would bother us. In that case, an individual spent five days in a hangar in Weyburn, Saskatchewan, with our flying people. The same thing happened in Regina. There was a person trying to buy the whole air business. It probably would have been sold.

There are some very serious issues here surrounding our food security. It boggles the mind, if you think about it.

Are we looking at these things?

**Mr. Mackay:** Under the Aeronautics Act, the Minister of Transport has the power to implement what is referred to as security measures. In this particular case, particularly with regard to crop dusting and small aircraft, there have been a number of changes in procedures for security measures.

At one point, when there was some indication that there was a significant threat, some of those operations were in fact grounded. However, the minister has all the powers under these things to move quickly.

In the broader context of aviation flight training, we are in fact working with the department and others to change some of the information requirements with regard to students who are enrolling, and this sort of thing, to advise people of these things. There are changes coming on that side under the Aeronautics Act.

**The Chairman:** Thank you for your presentation.

We will wait for further information from Mr. Davidson.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, December 12, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:18 p.m. to give consideration to Bill C-44, an Act to amend the Aeronautics Act.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

**The Chairman:** I welcome you to this meeting on Bill C-44, to amend the Aeronautics Act. We started yesterday our study of Bill C-44. We have heard witnesses from Transport Canada and from the International Air Transport Association. Today, we will hear, as scheduled, the Privacy Commissioner of Canada.

**M. Davidson:** Je vais essayer.

**La présidente:** Nous l'apprécierions.

**Le sénateur Gustafson:** J'ai un commentaire à faire.

Monsieur Davidson, vous avez pris part aux négociations dans toute cette question, d'après ce que vous nous avez dit. Le département américain de l'agriculture se préoccupe beaucoup de sécurité alimentaire. Faisons-nous la même chose?

J'habite à 30 miles de Weyburn, en Saskatchewan, où il y a une compagnie d'épandage aérien. Je pensais que jamais personne ne viendrait nous déranger là-bas. Or, voilà qu'un individu est venu passer cinq jours dans le hangar de Weyburn avec le personnel de la compagnie. La même chose s'est passée à Regina. Quelqu'un était intéressé à acheter toute cette activité aérienne. La vente aurait pu se faire.

Il y a de graves questions qui touchent à la sécurité alimentaire. C'est troublant, quand on y pense.

Est-ce que quelqu'un s'inquiète de tout cela?

**M. Mackay:** En vertu de la Loi sur l'aéronautique, le ministre des Transports a le pouvoir d'appliquer ce qu'on appelle des mesures de sécurité. Dans ce cas, parce qu'il était question d'épandage aérien et de petits avions, plusieurs procédures ont été modifiées en fonction des mesures de sécurité.

Quand, selon certaines informations, on a commencé à craindre que ce secteur pouvait être la source de menaces graves, les opérations de ce genre ont été interrompues. De toute façon, le ministre dispose des pouvoirs voulus pour intervenir rapidement dans de tels cas.

Pour ce qui est de l'instruction au pilotage en général, nous collaborons avec le ministère et d'autres pour imposer la communication de certaines informations relativement aux élèves qui s'inscrivent dans les écoles et pour informer les gens des problèmes éventuels. Des changements seront également apportés sur ce plan dans la Loi sur l'aéronautique.

**La présidente:** Merci pour votre exposé.

Nous attendrons donc le complément d'information de M. Davidson.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 12 décembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 18 pour étudier le projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente:** Je vous souhaite la bienvenue à cette réunion sur le projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. Hier, nous avons commencé notre étude du projet de loi C-44. Nous avons entendu des témoins de Transport Canada et de l'Association du transport aérien international. Aujourd'hui, comme prévu, nous allons entendre le Commissaire à la protection de la vie privée du Canada.



[English]

We are very pleased that the minister is available so that we might have his perspective as an elected official in addition to the technical information provided by his department's officials.

In our discussions yesterday, I think all honourable senators agreed that although the present bill is simple on the surface there is a backdrop of some fairly serious questions on the use and security of information and the effect of that on our rights as citizens.

This bill will allow Canadian air carriers to not only abide by American law in American territory, but also to send Canadian information to United States authorities in advance of a flight leaving Canada.

A useful amendment was made before the bill came here. Nevertheless, concerns remain in regard to privacy in this committee.

We hope to address that today, and questions certainly will follow each presentation. We will hear from the minister first. Welcome, again, Mr. Minister, to our committee.

[Translation]

**Honorable David Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport:** Madam Chair, I am pleased to be able to join you this afternoon in your deliberations on a small but very an important piece of legislation.

Yesterday morning, we heard from some of my senior officials engaged in this file, Mr. John Read, Director General, Transportation of Dangerous Goods, as well as Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Mr. Hal Whiteman, Director General, Security and Emergency Preparedness, as well as Mrs. Sherril Besser, our legal counsel on this file.

[English]

I will summarize some of the testimony that you heard from the officials and from our colleague, Senator Gill, who has done a remarkable job in working with us on this particular piece of legislation.

The bill is required to permit the timely provision of data to the United States. As you are aware, under the Aeronautics Act, carriers are obliged to operate under the legislation of another country once they enter its air space to the extent of any conflict with Canadian law. Air carriers are required to provide to the U.S. information required under American law once they enter U.S. air space.

[Translation]

However, the Americans, in responding to the tragedy that unfolded in their skies three months ago, signed into law on November 19, an Act which can require by regulations that air carriers provide information about passengers and crewmembers

[Traduction]

Nous sommes heureux que le ministre ait pu se libérer, parce que cela nous permettra non seulement d'obtenir le point de vue d'un représentant élu mais aussi les renseignements techniques que ses collaborateurs pourront nous fournir.

Tous les sénateurs ont constaté hier au cours de nos discussions que ce projet de loi semblait simple mais qu'il soulevait néanmoins certaines questions graves concernant l'utilisation et la sécurité des renseignements fournis et les répercussions des mesures prévues sur les droits des citoyens.

Ce projet de loi va non seulement autoriser les transporteurs aériens canadiens à appliquer les lois américaines sur le territoire américain mais également à fournir des renseignements canadiens aux autorités américaines avant que les passagers visés aient quitté le Canada.

Le projet de loi a fait l'objet d'une modification utile avant d'être présenté au Sénat. Les membres du comité se posent toutefois toujours certaines questions au sujet de la protection des renseignements personnels.

Nous espérons pouvoir aborder cet aspect aujourd'hui et chaque exposé sera suivi de questions. Nous allons d'abord entendre le ministre. Bienvenue, encore une fois, monsieur le ministre, à notre comité.

[Français]

**L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des Transports:** Madame la présidente, je suis heureux de me joindre à vous cet après-midi dans le cadre de vos délibérations sur un court mais néanmoins très important projet de loi.

Hier matin, vous avez entendu certains de mes hauts-fonctionnaires qui travaillent à ce dossier, dont M. John Read, directeur général, Transport des marchandises dangereuses, de même que M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté; également, M. Hal Whiteman, directeur général, Sûreté et Préparatifs d'urgence, ainsi que Mme Sherril Besser, notre conseiller juridique sur ce dossier.

[Traduction]

Je vais résumer certains témoignages que vous ont présentés certains collaborateurs et notre collègue, le sénateur Gill, qui a collaboré de façon remarquable avec nous sur ce projet de loi.

Cette loi est nécessaire pour que nous puissions fournir rapidement des renseignements aux États-Unis. Comme vous le savez, en vertu de notre Loi sur l'aéronautique, les transporteurs sont tenus de se conformer aux lois du pays qu'ils survolent lorsqu'il y a incompatibilité avec les lois canadiennes. Les transporteurs aériens sont donc tenus de fournir aux É.-U. les renseignements requis en vertu des lois américaines, une fois qu'ils ont pénétré dans leur espace aérien.

[Français]

Toutefois, les Américains, en réponse à la tragédie qui s'est produite dans leur ciel voilà trois mois, ont adopté une loi le 19 novembre dernier qui permet par règlement d'obliger les transporteurs aériens à communiquer des renseignements sur les



prior to the arrival of that aircraft in their country. Practically speaking, given the relatively short flying time between our major centres, that means the information is required before the plane departs the airport in Canada.

[English]

I understand from reading the transcript of your deliberations on Monday night that the honourable Leader of the Opposition, Senator Lynch-Staunton, questioned, quite naturally, why we do not yet know the full extent of the requirements to be addressed by the regulations. I believe my officials discussed this point with you yesterday, but it is a germane point and central to the entire debate. The wording of the proposed regulations that has been provided to all honourable senators is based on the yet to be finalized regulations that were being developed between the two countries prior to September 11 to facilitate the pre-clearance agreements.

As the officials mentioned to you, we do not have a final determination from the Americans as to exactly what they will require. Their act requires that the provisions related to collection of information on passengers and crew be in place by January 18, 2002. By that time, they will set out how the data is to be provided — electronically or by other means — when the data is to be provided, for example, a certain number of hours before landing in the U.S., and which data elements will be required. It is this last point that would allow us to finalize Schedule 2 of the draft regulations.

We also need to ensure that information that is not normally provided to Canadian government institutions cannot come to us through the back door. Of course, that was Mr. Radwanski's point in consultation with my officials and with me that resulted in the amendment to the original bill.

Honourable senators, there are many things that we have done since September 11 that we would rather not have done. The exigencies of the situation have forced us to act. Frankly, I have concerns, as do members of the committee, about the provision of information on Canadian travellers from the point of view of the privacy of Canadians and the efficacies of Canadian law.

We really have very little choice. Any sovereign state, whether the U.S., Britain or anyone else around the world, has a right to know who is coming into its country, whether by land, sea or plane. I do not think that we can argue about that. This should not be viewed simply in the manner of the Americans dictating things to us.

The Americans have a serious problem. The effect of the attacks has created an incredible psychological shock to the most powerful country on earth. They are reacting in a way that I think is quite explicable, but in a way that on certain issues can give rise

passagers et les membres d'équipage avant l'arrivée de l'aéronef dans leur pays. En pratique, compte tenu des distances de vols relativement courtes entre nos principaux centres, cela signifie que les renseignements sont requis avant le départ de l'avion d'un aéroport au Canada.

[Traduction]

À la lecture de la transcription de vos délibérations de lundi soir, j'ai cru comprendre que l'honorable leader de l'opposition au Sénat, le sénateur Lynch-Staunton, avait demandé, ce qui est tout à fait naturel, comment il se faisait que nous ne connaissions pas encore tous les éléments qui figureront dans le règlement. Je crois que mes fonctionnaires ont abordé cette question avec vous hier, mais c'est un point connexe qui est directement relié à ce débat. Le libellé du projet de règlement qui a été remis à tous les membres du comité s'inspire du projet de règlement que nos deux pays préparaient avant le 11 septembre en vue de faciliter les ententes relatives au contrôle préalable.

Comme mes collaborateurs vous l'ont mentionné, nous ne savons pas, de façon définitive, quels sont les renseignements que souhaitent obtenir les Américains. Leur loi exige que les dispositions relatives à la collecte de renseignements concernant les passagers et l'équipage entrent en vigueur au plus tard le 18 janvier 2002. Les autorités américaines vont préciser d'ici là comment les données seront transmises, par voie électronique ou autre, le moment où ces données devront être fournies, par exemple, un certain nombre d'heures avant l'arrivée de l'avion dans un aéroport américain, et la nature des éléments à communiquer. C'est ce dernier élément qui nous permettra de donner une forme définitive à l'annexe 2 du projet de règlement.

Nous devons aussi nous assurer que les renseignements qui ne sont pas habituellement communiqués aux institutions gouvernementales canadiennes ne leur parviennent pas de façon détournée. C'est évidemment le point qu'a abordé M. Radwanski au cours des discussions qu'il a eues avec mes collaborateurs et moi-même, discussions qui ont débouché sur la modification du projet de loi initial.

Honorables sénateurs, nous avons fait beaucoup de choses depuis le 11 septembre que nous aurions préféré ne pas avoir faites. C'est la situation qui nous a obligés à agir. Je dois vous dire franchement que je me pose des questions, tout comme les membres du comité, au sujet de la transmission de renseignements concernant les voyageurs canadiens, du point de vue du respect de la vie privée des Canadiens et de l'intégrité du droit canadien.

En fait, nous n'avons guère le choix. Tout État souverain, que ce soit les États-Unis, la Grande-Bretagne ou un autre pays, a le droit de savoir qui sont les personnes qui viennent sur son territoire, que ce soit par voie terrestre, maritime ou aérienne. Je ne pense pas que l'on puisse remettre ce principe en cause. Il ne faut pas voir uniquement dans ce projet de loi un moyen pour les Américains de nous imposer certaines choses.

Les Américains ont un grave problème. Ces attentats ont causé un choc psychologique incroyable au pays le plus puissant au monde. Il me paraît tout à fait compréhensible que les Américains réagissent comme ils le font, mais sur certains points, leurs

to discomfort to others who have been forced to adapt certain measures to assist them through this difficult time.

We dealt with the issue of the back door information with Mr. Radwanski's amendment. My instructions to my officials are that when they and their colleagues from foreign affairs deal with the U.S. we are to impress upon them clearly the concern that any information that is relayed be information that is prudently used. My officials will also stress that Canadians would understand the providing of this information for security reasons, but they would not understand that it be provided for other purposes. We must rely on our officials to drive that point home and try to make that point clear to our American friends.

With that, I am open to questions.

**The Chairman:** We heard yesterday that American officials do indeed now practise profiling. What is the government's position on this?

**Mr. Collenette:** I cannot get into specifics any more than the officials can because they are dealing with the nitty-gritty of it. It depends what you mean by a "profile." If you take the draft regulations that we provided, does that constitute a profile? I suppose it is a travel profile. If I remember correctly, it talks not only about the gender and name of the individual, but also other basic information, including birth dates and the like. It also talk about the method by which tickets were purchased and other related things.

It is a travel profile. Is it the kind of information that should give people cause for concern? I suppose that there are some elements of it that might. That is why the officials must really make the best efforts to impress upon the Americans that there is a certain point beyond which it is perhaps not reasonable to go to satisfy their security needs. We must really leave it like that.

We must pass the legislation, for obvious reasons. I can assure honourable senators that my officials will make best efforts to address the concerns that members of Parliament have raised.

**The Chairman:** I am concerned about the 29 items on the Schedule 2 list. They are not now mandatory. However, could not political pressures, and later commercial pressures, develop for all carriers to collect and provide all of these items to U.S. authorities?

**Mr. Collenette:** This is permissive. In other words, if the Americans require it, then this is their shopping list, if you will, of things that we must make available.

Generally, this is an unusual way to proceed with putting through legislation. Normally, you have bilateral issues ironed out and you come to Parliament and talk about the intent of international treaties and obligations. However, because of the timing issues, it is better to put all of the 29 items before you so you know the kind of things that might be made available. That

décisions risquent d'irriter les pays qui sont obligés de modifier certaines choses pour les aider dans cette période difficile.

Nous avons réglé la question de la transmission indirecte de renseignements avec la modification proposée par M. Radwanski. J'ai demandé à mes collaborateurs et à leurs collègues des affaires étrangères de bien faire comprendre aux Américains que les renseignements que nous leur transmettons devront être utilisés avec beaucoup de précautions. Mes collaborateurs vont également insister sur le fait que les Canadiens comprennent que ces renseignements sont nécessaires pour des raisons de sécurité, mais pas pour d'autres motifs. Ce sera à nos fonctionnaires de bien faire comprendre cet aspect à nos amis américains.

Sur ce, je suis prêt à répondre à vos questions.

**La présidente:** Nous avons entendu dire hier que les fonctionnaires américains établissaient des types de profil. Quelle est la position du gouvernement sur cette question?

**M. Collenette:** Je ne peux pas vous fournir d'autres détails que ceux que possèdent mes collaborateurs, parce que ce sont eux qui s'occupent de tout cela. Cela dépend de ce que vous entendez par «profil». Est-ce que le projet de règlement que nous vous avons remis permet d'établir des profils? Je suppose que l'on peut parler dans ce cas de profil de voyageur. Si ma mémoire est fidèle, ce projet parle non seulement du sexe et du nom du voyageur, mais vise également d'autres renseignements généraux, comme sa date de naissance, notamment. Le règlement parle de la méthode utilisée pour acheter les billets et d'autres aspects connexes.

C'est un profil de voyageur. Ce type de renseignements peut-il vraiment inquiéter les citoyens? Je suppose qu'une partie de ces renseignements pourraient les inquiéter. C'est pourquoi mes collaborateurs doivent s'efforcer de faire comprendre aux Américains qu'il existe une certaine limite au-delà de laquelle il n'est peut-être pas raisonnable d'aller pour répondre à leurs exigences en matière de sécurité. Il me paraît difficile de faire davantage.

Nous sommes obligés d'adopter ce projet de loi, pour des raisons évidentes. Je peux affirmer aux honorables sénateurs que mes collaborateurs feront tout ce qu'ils pourront pour répondre aux préoccupations exprimées par les membres du Parlement.

**La présidente:** Je me pose des questions au sujet de la liste de l'annexe 2 qui contient 29 catégories de renseignements. Ces renseignements ne sont pas encore exigés. Toutefois, les transporteurs ne risquent-ils pas de faire l'objet de pressions politiques d'abord, commerciales ensuite, pour les amener à fournir tous ces renseignements aux autorités américaines?

**M. Collenette:** C'est une liste des renseignements susceptibles d'être communiqués. Autrement dit, si les Américains l'exigent, nous serons tenus de leur fournir tous les renseignements qui figurent sur cette liste.

D'une façon générale, on peut dire que la procédure utilisée pour adopter ce projet de loi n'est pas la procédure habituelle. Normalement, le gouvernement règle les questions bilatérales et présente ensuite au Parlement l'objectif recherché par les conventions et les obligations internationales. Dans ce cas-ci, à cause du manque de temps, nous avons préféré vous présenter les



does not necessarily mean that they would want all of this, but it will cover the officials in their discussions.

**The Chairman:** Should the government advise Canadian citizens that if they travel to the U.S. such information will be collected and used by the U.S. authorities? Is there a way to inform Canadian citizens?

**Mr. Collenette:** The media has done a pretty good job of explaining the requirements.

**The Chairman:** Other than the media.

**Mr. Collenette:** I suppose that there may be a way that we could ask the airlines to make that available.

I am thinking out loud here. I will speak to my officials about it. I suppose there could be an information card tucked into the back of the seat, where the safety brochures are stored, informing passengers about the type of information that may be furnished to American authorities. That might be something that we could do.

**Senator Lynch-Staunton:** Thank you minister for your presentation, which was obviously prepared for the Senate. I am glad that some of our interventions are heard, and I appreciate it very much.

I have no problem with the purpose of this bill. The only apprehension I have, if my version of the American law is the correct one, is that not only are they requiring basic data that is already compulsory in many cases, such as name, date of birth and all that, but such other information as the under secretary in consultation with the commissioner of customs determines is reasonably necessary to ensure aviation safety.

Have you been able to determine what they mean by "such other information"? That could be any information, from the way it is worded, which would go far beyond what you have termed a travel profile.

**Mr. Collenette:** I will let the officials answer that because they have been dealing with the Americans. However, one assumes from the discussions that it is the kind of information that is outlined here on the schedule and would not be other things. That is something of which we would be unaware at this moment. Perhaps I can ask my officials to deal with that.

**Mr. John A. Read, Director General, Transport Dangerous Goods, Safety and Security Group, Transport Canada:** Honourable senators, as you look in the book there, A through E are the standard five elements that make up advanced passenger information. They would be demanding that for all aircraft.

29 catégories de renseignements de façon à ce que vous sachiez quels sont les genres de renseignements susceptibles d'être fournis aux autorités américaines. Cela ne veut pas dire nécessairement qu'elles vont vouloir tous ces renseignements mais cela va faciliter le travail des fonctionnaires au cours de leurs discussions.

**La présidente:** Ne serait-il pas souhaitable que le gouvernement informe les citoyens canadiens qui veulent aller aux États-Unis que les autorités américaines vont recevoir et utiliser ce genre de renseignements? Avez-vous prévu d'informer les citoyens canadiens.

**M. Collenette:** Les médias se sont assez bien chargés d'expliquer ces exigences.

**La présidente:** À part les médias.

**M. Collenette:** Je pense que nous pourrions demander aux compagnies aériennes de le faire.

Je réfléchis à voix haute. Je vais en parler à mes collaborateurs. Je pense qu'on pourrait placer une brochure d'information dans la pochette des sièges d'avion, avec la fiche contenant les renseignements sur la sécurité, qui informerait les passagers du genre de renseignements susceptibles d'être communiqués aux autorités américaines. C'est peut-être quelque chose que nous pourrions faire.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Merci, monsieur le ministre, de nous avoir présenté cet exposé, qui a été manifestement préparé à l'intention du Sénat. Je suis heureux de constater que nos interventions sont parfois utiles et je vous en suis reconnaissant.

J'approuve sans réserve l'objectif de ce projet de loi. La seule crainte que j'ai, si j'ai la bonne version de la loi américaine, vient du fait que celle-ci exige non seulement la communication de données générales qui sont déjà le plus souvent obligatoires, comme le nom, la date de naissance et ce genre de chose, mais également les autres renseignements que le sous-secrétaire estime, après avoir consulté le commissaire des douanes, nécessaires à la sécurité du transport aérien.

Avez-vous été en mesure de déterminer ce qu'il fallait entendre par «les autres renseignements»? Cette expression pourrait viser n'importe quel type de renseignements, si l'on se fie à la formulation, et cela pourrait aller bien au-delà de ce dont vous avez parlé, à savoir le profil des voyageurs.

**M. Collenette:** Je vais demander à mes collaborateurs de répondre à cette question parce que ce sont eux qui ont eu des discussions avec les Américains. Il semble néanmoins ressortir de ces échanges qu'il s'agit uniquement des renseignements mentionnés à l'annexe. D'après ce que nous savons, il ne s'agit pas d'autres choses. Je pourrais peut-être demander à mes collaborateurs de vous répondre.

**M. John A. Read, directeur général, Transport des marchandises dangereuses, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada:** Honorables sénateurs, comme vous pouvez le voir dans ce document, les catégories A à E constituent les cinq éléments de base des renseignements relatifs aux passagers qui sont communiqués à l'avance. Tous ces renseignements doivent être communiqués pour chaque aéronef.



You read the sixth one. We have asked them about that as well, but they have not provided us with any further information. One of the officials said that it was unclear to him exactly why they would need it, since they also have a passenger name record, which you see in paragraph 3. All of our discussions with them, and with their concurrence, have been on the information in A through E of paragraph 2, and then paragraph 3, the passenger name record. They have been unable to tell us if they would ever intend to use paragraph F, but they have it there. I can provide no more guidance than that.

**Mr. Collenette:** I have very good cooperation with my colleague, Mr. Mineta, the Secretary of Transportation. I talked to him Monday night. I raised the fact that the bill was going through the Senate at the moment, that we expected it to be made law. I will make a special effort to advise him of the concerns of Parliament and ask him to use his good offices to ensure that Canadian sensitivities are respected.

That is about the only thing we can do since we really are dealing not with not extraterritoriality, we are dealing with the application of U.S. law in U.S. guise. They have every right to request certain information.

**Senator Lynch-Staunton:** Your bill provides that the information that is given by the carrier must be information that is in its control. That would be information that the carrier would ask for its own purposes. Is that how you interpret "in its control"?

If it is meant to be a protection from divulging ancillary information that is not germane to the purpose of the request, then perhaps we can control, through this wording, exactly what information can be divulged since it is "information in control of the carrier itself."

**Mr. Collenette:** Everything that would be released would have to be in Schedule 2.

**Mr. Read:** If there were to be more information sought, it would have to go through Canada's regulatory process to be adopted in Schedule 2.

**Senator Lynch-Staunton:** Then there would be force.

**Mr. Collenette:** That is always some discomfort to parliamentarians because they say that there is a bureaucratic process to make regulations. There is the gazetting process that is allowed, and then you have public debate. If there are serious concerns, it can always be raised in the House or the Senate.

**Senator Lynch-Staunton:** I am impressed with the concerns that we all share.

Why did you not include in this bill what we find in Bill C-42? Why is there not a similar provision that the Canadian authorities can request information from foreign carriers on passengers intending to land in Canada? I am referring to clause 4.82(1), that starts, "The Minister may...require any air carrier...?"

Vous lisez le sixième. Nous leur avons également posé cette question, mais ils ne nous ont pas fourni d'autre indication. Un des fonctionnaires a déclaré qu'il ne voyait pas très bien pourquoi ils avaient besoin de cela, puisqu'ils ont également le dossier passager, qui figure au paragraphe 3. Toutes les discussions que nous avons eues avec eux, et ils étaient d'accord avec cela, ont porté sur les renseignements mentionnés dans les sections A à E du paragraphe 2, et ensuite sur ceux du paragraphe 3, le dossier passager. Ils n'ont pas été en mesure de nous dire s'ils avaient l'intention d'utiliser éventuellement le paragraphe F, mais ils l'ont inclus. Je ne peux pas vous en dire davantage.

**M. Collenette:** J'entretiens d'excellentes relations avec mon collègue, M. Mineta, le secrétaire aux Transports. Je lui ai parlé lundi soir. Je lui ai indiqué que le projet de loi avait été soumis au Sénat et que nous pensions qu'il serait adopté prochainement. Je vais lui faire part des questions qui préoccupent le Parlement et lui demander d'intervenir pour veiller à ce qu'il soit tenu compte des sensibilités canadiennes.

C'est à peu près la seule chose que nous puissions faire parce qu'il ne s'agit pas vraiment ici d'extraterritorialité, mais de l'application du droit américain U.S. en territoire américain. Ils ont tout à fait le droit de demander certains renseignements.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Votre projet de loi énonce que le transporteur est tenu de fournir des renseignements qui se trouvent sous son contrôle. Il s'agit sans doute de renseignements que le transporteur demande pour ses propres besoins. Est-ce bien ainsi que vous interprétez l'expression «sous son contrôle»?

Si l'on veut par là protéger la divulgation de renseignements connexes qui ne sont pas reliés au but de la demande, nous pourrions alors exercer un contrôle, en utilisant cette formulation, sur le type de renseignements susceptibles d'être divulgués à titre de «renseignements sous le contrôle du transporteur».

**M. Collenette:** Les seuls renseignements qui doivent être communiqués sont ceux de l'annexe 2.

**M. Read:** Si les autorités américaines voulaient demander d'autres renseignements, il faudrait que le Canada adopte un règlement qui modifierait l'annexe 2.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Cela serait alors obligatoire.

**M. Collenette:** Les parlementaires n'aiment pas beaucoup ce genre de choses parce qu'ils considèrent que l'adoption d'un règlement est un processus bureaucratique. Les projets de règlement doivent cependant être publiés dans la Gazette et font ensuite l'objet d'un débat public. Lorsque le règlement soulève de graves questions, il peut toujours être débattu à la Chambre ou au Sénat.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Le fait que nous ayons tous les mêmes préoccupations m'impressionne.

Pourquoi n'avez-vous pas inclus dans ce projet de loi ce qui se trouve dans le projet de loi C-42? Pourquoi n'y a-t-il pas une disposition semblable prévoyant que les autorités canadiennes peuvent demander aux transporteurs étrangers des renseignements sur les passagers qui souhaitent se rendre au Canada? Je fais référence au paragraphe 4.82(1), d'après lequel «Le ministre peut [...] demander à tout transporteur aérien [...]?»

It is counter to what is in this bill. Why did the two not go together?

**Mr. Collenette:** That really is covered in our own legislation, as you know. The Immigration and Refugee Protection Act provides CIC with legislative authority to do this. It is not subject to Bill C-44. However, I am sure that CIC and CCRA, the customs people, would outline their programs for you.

We believe that, in effect, you do not need reciprocity in the Aeronautics Act because that is, indeed, covered in Canadian law. The Aeronautics Act applies in this case because of the rules governing airlines going into another country. This is covered in another law, the most appropriate law.

**Senator Lynch-Staunton:** I do not know if we are talking about the same thing; perhaps I did not make myself clear. In Bill C-42 at present there is a clause requiring that the minister be provided with information on passengers landing from abroad in Canada. Did I hear you say that that information is already provided and, therefore, is not needed?

**Mr. Collenette:** At the risk of contradicting my officials, I will let my officials clarify the situation. I do not wish to show ignorance of it, but they are dealing with the minutia.

**Mr. Read:** The minister has not said anything incorrect.

**Senator Lynch-Staunton:** That is on the record.

**Mr. Read:** However, the minister did not go quite far enough. The bill that gives the Canadian Immigration Commission the authority to request the same kind of data the U.S. is requesting of us has gone through Parliament. The bill has already gone through. The regulations to be made pursuant to the Immigration Act have not yet been put in place.

Therefore, to answer your question, could we ask of the Americans the same that they are asking of us, the answer is yes. The authority is already in place. You do not see it in Bill C-44 because that bill has already been passed.

**Senator Lynch-Staunton:** In Bill C-42, clause 4.82 reads as follows:

The Minister may, for the purposes of transportation security, require any air carrier or any person who operates an aviation reservation system to provide the Minister, within the time and in the manner specified by the Minister, with information prescribed in the regulations

(a) that is in the air carrier's or person's control concerning the persons on board or expected to be on board an aircraft for any flight specified by the Minister if the Minister is of the opinion that there is an immediate threat to that flight; or...

C'est la disposition miroir de celle qui figure dans le projet de loi. Pourquoi ne pas avoir regroupé ces deux dispositions?

**M. Collenette:** Cela est en fait couvert par nos lois, comme vous le savez. La Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés accorde à CIC le pouvoir de le faire. Cela n'est pas visé par le projet de loi C-44. Je suis toutefois convaincu que CIC et l'ADRC, les gens des douanes, sont tout à fait disposés à vous décrire leurs programmes.

Nous pensons en effet qu'il n'est pas nécessaire d'inclure dans la Loi sur l'aéronautique une disposition prévoyant la réciprocité parce que cela est déjà couvert par le droit canadien. La Loi sur l'aéronautique s'applique ici à cause des règles qui s'appliquent aux compagnies aériennes qui desservent des pays étrangers. Cela est prévu par une autre loi, la loi qui convient le mieux.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je ne sais pas si nous parlons de la même chose; je me suis peut-être mal exprimé. Le projet de loi C-42 actuel contient une disposition qui exige que l'on fournisse au ministre des renseignements sur les passagers qui arrivent au Canada en provenance d'un pays étranger. Avez-vous bien dit que les compagnies fournissent déjà ce genre de renseignements et qu'une telle chose n'est donc pas nécessaire.

**M. Collenette:** Je ne voudrais pas risquer de contredire mes collaborateurs et je vais donc les laisser préciser cette question. Je ne voudrais pas montrer mon ignorance de ce sujet mais ce sont eux qui s'occupent de ces choses.

**M. Read:** Le ministre n'a rien dit d'inexact.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Cela figurera dans le compte rendu.

**M. Read:** Cependant, le ministre n'a pas été assez loin. Le projet de loi qui accorde à la Commission canadienne de l'immigration le pouvoir de demander le même genre de renseignements que les États-Unis nous demandent a été adopté par le Parlement. Ce projet de loi a déjà été adopté. Par contre, le règlement qui doit être pris en vertu de la Loi sur l'immigration n'a pas encore été mis en place.

Pour répondre à votre question, à savoir, pouvons-nous demander aux Américains les mêmes renseignements que ceux qu'ils nous demandent, la réponse est oui. Ce pouvoir existe. Il ne figure pas dans le projet de loi C-44 parce que le projet de loi qui le confère a déjà été adopté.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** L'article 4.82 du projet de loi C-42 se lit ainsi:

Le ministre peut, pour la sûreté des transports, demander à tout transporteur aérien ou à tout exploitant de systèmes de réservation de services aériens, qu'ils lui fournissent, selon les modalités — de temps et autres — prévues par les règlements:

a) les renseignements réglementaires sous leur contrôle à l'égard des personnes qui sont ou seront vraisemblablement à bord d'un aéronef pour le vol qu'il précise, s'il estime qu'il existe un danger immédiat à l'égard de ce vol; ...



I can interpret that as meaning that there will be a requirement similar to the one requested by the Americans by the Canadian authorities, which is not there at the moment; otherwise, why put it in Bill C-42?

**Mr. Collenette:** Senator, this is the point of Bill C-11 that went through earlier.

**Senator Lynch-Staunton:** Immigration.

**Mr. Collenette:** All this is provided in Bill C-11. The regulatory process is such that the minister felt that the regulations from Bill C-11 would not be ready until the fall of next year. This, in effect, gives immediate application to something that has already been through Parliament. This brings forward the application of certain provisions of Bill C-11 that we need more urgently. That is why it is somewhat unusual.

**Senator Lynch-Staunton:** It certainly is. This is already in Bill C-11, but the regulations for Bill C-11 will not be ready in time. This bill will not be passed until next spring, it appears. Will the regulations for this be ready in time also?

**Mr. Collenette:** Bill C-44 is to be passed —

**Senator Lynch-Staunton:** I am talking about Bill C-42 now.

**Mr. Collenette:** I will let Mr. Elliott have a go at this.

**Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada:** Perhaps I could clarify the matter. The minister and Mr. Read have been talking about certain provisions in Bill C-42 that relate to the authority of ministers other than the Minister of Transport. I believe the honourable senator is referring to the provision that relate to the proposed authority for the Minister of Transport to require information necessary for aviation security. Those provisions would apply, as well, to domestic flights.

There is existing authority under other legislation; however, the specific provision the honourable senator is referring to is a new provision, not in the existing Aeronautics Act. It would provide the Minister of Transport with the authority to request information with respect to people on flights, including flying within Canada.

**Senator Lynch-Staunton:** I return to my original question, and I will end on that: Why was that new provision not included in Bill C-44? If it is so essential for one, it must be essential for the other.

**Senator Oliver:** That is a very good question.

Cette disposition peut s'interpréter comme si elle prévoyait une exigence semblable à celle que demandent les Américains aux autorités canadiennes mais qui n'existe pas pour le moment; sinon, pourquoi avoir inclus cette disposition dans le projet de loi C-42?

**M. Collenette:** Sénateur, c'était là le but recherché avec le projet de loi C-11 qui a été adopté quelque temps avant.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** L'immigration.

**M. Collenette:** Tout cela est prévu dans le projet de loi C-11. Étant donné la nature du processus réglementaire, le ministre a estimé que le règlement d'application du projet de loi C-11 ne serait pas prêt avant l'automne prochain. Ceci revient en fait à mettre en oeuvre immédiatement une disposition qui a déjà été adoptée par le Parlement. Cela a pour effet d'avancer l'application de certaines dispositions du projet de loi C-11 dont nous avons besoin plus rapidement. C'est pourquoi cela est quelque peu inhabituel.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Vous avez tout à fait raison. Cela est déjà prévu par le projet de loi C-11 mais le règlement d'application ne sera pas prêt à temps. Ce projet de loi ne sera pas adopté avant le printemps prochain, à ce qu'il semble. Le règlement d'application de ce projet de loi sera-t-il également prêt à temps?

**M. Collenette:** Le projet de loi C-44 doit être adopté...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je parle ici du projet de loi C-42.

**M. Collenette:** Je vais demander à M. Elliott de vous répondre.

**M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada:** Permettez-moi d'éclaircir ce point. Le ministre et M. Read parlent de certaines dispositions du projet de loi C-42 qui concernent le pouvoir accordé à certains ministres autres que le ministre des Transports. Je pense que l'honorable sénateur fait référence à la disposition qui touche le pouvoir du ministre des Transports de demander les renseignements qui sont nécessaires pour la sécurité du transport aérien. Ces dispositions s'appliquent également aux vols intérieurs.

D'autres dispositions législatives accordent déjà ce pouvoir; cependant, la disposition à laquelle l'honorable sénateur fait référence est une nouvelle disposition qui ne figure pas dans la Loi sur l'aéronautique actuelle. Elle attribuerait au ministre des Transports le pouvoir de demander des renseignements concernant les voyageurs qui se trouvent sur certains vols, notamment les vols intérieurs.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je vais revenir à ma question initiale et j'en resterai là: Pourquoi cette nouvelle disposition ne figurait-elle pas dans le projet de loi C-44? Si elle est si importante pour l'une des parties, elle doit l'être également pour l'autre.

**Le sénateur Oliver:** Voilà une excellente question.



**Mr. Collenette:** That is a very good point. I return to my earlier answer, senator. The attacks occurred in the U.S. It is the U.S. that has been physically and psychologically damaged by these attacks in a way that Canada has not. That does not mean to say that it is not helpful to have this information, but the U.S. is operating to its own timetable, being the recipient country of the terrorist attacks. Therefore, they have set the timetable on this as it applies to their own country.

While we could have the benefit of the similar provision in Canada, we are not moved by the same degree of urgency. I do not think that shows any slackening on our part. It recognizes that the real impetus for this information being made available comes from the U.S. However, it will be available.

As Mr. Elliott said, there is partial authority already, but there will be authority beyond reproach, I assume, once Bill C-42 is passed and hopefully that will not be too long into New Year.

**Senator Callbeck:** Minister, you mentioned that, with Bill C-42, Canada would have the power to set up a similar regime so that we can ask the Americans for the same information. When do you anticipate that that might be put into effect?

**Mr. Collenette:** That would be done by Immigration Canada. We have to get Bill C-42 passed and then the regulations must be set.

**Senator Callbeck:** It is likely to be a way down the road.

**Mr. Collenette:** I would not say way down the road. The whole point of Bill C-42 was to advance provisions of Bill C-11. You will gain perhaps six months, I would imagine, in their application.

**Senator Callbeck:** Bill C-44 bill amends the Aeronautics Act at section 4.8. Proposed section 4.83 states, in effect, that Canadian aircraft must provide to a foreign state any information on passengers required by the laws of the foreign state. Does that mean that one foreign state will want certain information according to their laws and another will want different information?

**Mr. Collenette:** That is possible, but I do not understand the point.

**Senator Callbeck:** At first I thought we would be supplying certain information to the United States, as we are talking about right now. However, if other countries want information, I assume it would be the same information. However, this bill says that if we accept to give information to the country, that what we will give them is what they require by law.

**Mr. Collenette:** As Mr. Read just told me, the British, the Germans and the French are looking for this kind of information. What Canada would like is an international protocol, if you will. I

**M. Collenette:** C'est une excellente question. Mais je reviens à ma réponse précédente, sénateur. Les attentats ont été commis aux États-Unis. Ce sont les États-Unis et non le Canada qui ont ressenti le choc physique et psychologique de ces attentats. Cela ne veut pas dire que ces renseignements ne nous seraient pas utiles, mais les États-Unis ont leur propre échéancier, parce que ce sont eux qui ont été victimes de ces attentats terroristes. C'est donc eux qui ont fixé le calendrier de mise en oeuvre de ces mesures dans leur propre pays.

Il serait certes avantageux pour le Canada d'avoir une disposition semblable, mais nous ne ressentons pas par le même sentiment d'urgence. Je ne pense pas que cela reflète un manque de diligence de notre part. Il faut reconnaître que l'impulsion initiale qui se traduit par cette demande de renseignements vient des États-Unis. Ces renseignements seront néanmoins communiqués par la suite.

Comme l'a dit M. Elliott, nous disposons déjà de certains pouvoirs, mais ces pouvoirs seront complétés, je le pense, lorsque le projet de loi C-42 sera adopté, ce qui devrait se faire au début de l'année prochaine.

**Le sénateur Callbeck:** Monsieur le ministre, vous avez déclaré qu'avec le projet de loi C-42, le Canada aurait le pouvoir de mettre sur pied un régime semblable grâce auquel nous pourrions demander les mêmes renseignements aux Américains. Quand pensez-vous qu'un tel mécanisme sera mis en place?

**M. Collenette:** Cela dépend d'Immigration Canada. Il faut d'abord adopter le projet de loi C-42, et ensuite, préparer le règlement.

**Le sénateur Callbeck:** Cela risque de prendre pas mal de temps.

**M. Collenette:** Je ne dirais pas pas mal de temps. L'intention à l'origine du projet de loi C-42 était d'accélérer la mise en oeuvre des dispositions du projet de loi C-11. Je dirais que de cette façon, nous gagnerons environ six mois.

**Le sénateur Callbeck:** Le projet de loi C-44 modifie l'article 4.8 de la Loi sur l'aéronautique. Le projet d'article 4.83 énonce que les compagnies aériennes canadiennes doivent fournir à un État étranger les renseignements sur leurs passagers qu'exige la législation de cet État. Est-ce que cela veut dire qu'un État étranger pourrait exiger certains renseignements et qu'un autre pourrait vouloir en obtenir d'autres?

**M. Collenette:** Cela est possible, mais je ne vois pas où vous voulez en venir.

**Le sénateur Callbeck:** Je pensais au départ qu'il s'agissait de fournir certains renseignements aux États-Unis, et c'est ce dont nous parlons en ce moment. Cependant, si d'autres pays souhaitent obtenir des renseignements, je tiens pour acquis qu'il s'agirait des mêmes renseignements. Cependant, le projet de loi énonce que, si nous acceptons de fournir des renseignements à un pays donné, nous devons lui communiquer ceux que les lois de cet État exige.

**M. Collenette:** Comme M. Read vient de me le rappeler, les Anglais, les Allemands et les Français souhaitent obtenir ce genre de renseignements. Le Canada aimerait que l'on adopte un

suspect that this might be used as a model or a template for agreements elsewhere in dealing with those countries.

Again, you are dealing with the rights of sovereign nations to require information on persons entering their country.

**Senator Callbeck:** In other words, it might be different for Germany than for the United States?

**Mr. Collette:** It certainly would not be beyond what Parliament is providing here. It must be in the schedule.

**Senator Callbeck:** It says "that is required by the laws of the foreign state." It looks to me as though they are in the driver's seat as to what we have to give them.

**Mr. Collette:** In accordance with the regulations, it says that, too. The Germans could come along and make more all-encompassing demands than the Americans. We would argue with them, "Look, if it is good enough for the Americans it must be good enough for you." If the Germans say, "No, sorry," and we come to the conclusion that it is not provided for in our law and regulations and we are not prepared to adjust our regulations to deal with German notions of sovereignty, I suppose the option is not to fly to Germany. These are all hypothetical questions. I do not think countries will be unreasonable. This process sets something of a template for others.

**Senator Callbeck:** My other question in regard to legislation is that there is nothing included in this bill for penalties; should there be?

**Mr. Read:** Bill C-44 is permissive. It will allow an air carrier to provide this information to Germany if they were in the schedule or to the U.S. if they were in the schedule. It does not oblige them to do that. There is nothing obliging under Canadian law here. We do not oblige them to do anything. We give them permission to do this.

**Mr. Collette:** The penalty, I suspect, is that if they do not play ball, they will not land in New York, Chicago or anywhere else.

**Mr. Read:** However, that is not a Canadian penalty.

**Mr. Collette:** That is an American penalty.

**Senator Oliver:** In regard to oversight, really, Schedule 2 is a work in progress. We do not know its full extent, whether it will be 30 or 35; we do not know the number of items they will ask for. As it is now, there is absolutely no way that either a committee of Parliament or either House of Parliament could ever have a look at some of the new items that may be added. Should there not be some parliamentary oversight and should we not at least get the regulations or the completion of Schedule 2 presented to this and other committees so that we could have a look at it? Some of them may affect not only privacy rights but other constitutional and legal rights of Canadians. Would you agree,

protocole international. Je pense que l'on pourrait sans doute voir dans ces dispositions un modèle pour les accords qui pourraient être conclus avec d'autres pays.

Là encore, il s'agit du droit des États souverains d'exiger des renseignements sur les personnes qui pénètrent sur leur territoire.

**Le sénateur Callbeck:** Autrement dit, l'Allemagne pourrait demander d'autres renseignements que ceux qu'exigent les États-Unis?

**M. Collette:** Cela serait certainement possible avec ce qui est prévu ici. Cela doit figurer dans l'annexe.

**Le sénateur Callbeck:** L'article énonce «exigés par la législation de cet État». Il me semble que ce sont les autres États qui décident quels sont les renseignements que nous devons leur fournir.

**M. Collette:** On peut également lire dans cet article, conformément aux règlements. Les Allemands pourraient fort bien demander beaucoup plus de renseignements que les Américains. Nous pourrions leur dire alors ceci: «Si cela est suffisant pour les Américains, cela devrait aussi vous convenir». Si les Allemands nous répondent: «Non, nous sommes désolés», et si nous en arrivons à la conclusion que cela n'est pas prévu par nos lois et par nos règlements et que nous ne voulons pas les modifier pour les adapter à la notion allemande de souveraineté, la solution serait de cesser nos liaisons aériennes avec l'Allemagne. Ce sont là des questions hypothétiques. Je ne pense pas que les autres pays vont demander des choses extraordinaires. Ce mécanisme pourrait servir de modèle pour les autres.

**Le sénateur Callbeck:** Mon autre question au sujet de ce projet de loi porte sur le fait qu'il ne prévoit aucune pénalité. Devrait-il en prévoir?

**M. Read:** Le projet de loi C-44 est de nature facultative. Il autorise les transporteurs à fournir ces renseignements à l'Allemagne si ce pays figure dans l'annexe ou aux États-Unis si celui-ci figure dans l'annexe. Il ne les oblige pas à le faire. Ce projet de loi ne contient aucune disposition impérative d'après le droit canadien. Nous ne les obligeons pas à faire quoi que ce soit. Nous leur donnons l'autorisation de faire certaines choses.

**M. Collette:** La pénalité, d'après moi, est que, s'ils ne respectent pas les règles, ils ne pourront pas atterrir à New York, à Chicago ou ailleurs.

**M. Read:** Cependant, ce n'est pas une pénalité canadienne.

**M. Collette:** C'est une pénalité américaine.

**Le sénateur Oliver:** Pour ce qui est des mécanismes de contrôle, on peut dire que l'annexe 2 est un chantier en construction. Nous ne savons pas quel sera le nombre définitif des différentes catégories de renseignements demandés, nous ne savons pas s'il y en aura 30 ou 35, nous ne savons absolument pas ce que sera ce chiffre. Dans la situation actuelle, aucun comité du Parlement ou d'une des chambres du Parlement ne peut savoir quelles sont les nouvelles catégories de renseignements qui pourraient être ajoutées. Ne devrait-il pas y avoir un mécanisme de contrôle parlementaire et ne devrions-nous pas au moins présenter le règlement ou l'annexe 2 terminée à notre comité ou à



minister, that there should be some kind of parliamentary oversight for that?

My second question relates to profiling. As you know from reading the transcripts from our last meeting, a number of us had some grave concerns about what the Americans call CAPS, computer-aided profiling. One of the things that we have all learned from September 11 is that there are Arabs and other people in the world now who have been targeted and profiled as a result of that incident.

With the kind of data and information that the Americans will have in their computer-aided profiling system, the CAPS system, what protection do we as Canadians have that we will not be targeted and profiled and have our rights under the Canadian Charter of Rights and Freedoms infringed upon? That is a serious concern.

**Mr. Collenette:** The CAPS system is an industry program that is run by the U.S. aviation industry. It meets requirements established under the FAA. The program does not operate in Canada. There are no plans to institute it. The information in the program is the information provided by passengers to the carrier travel agent in the normal course of making travel arrangements. If there is sufficient information in the system about a passenger, that passenger can be exempted from some of the security screening provisions relating to baggage, for example.

In other words, the system is used in the U.S. to speed through those passengers who can readily be determined not to be a security threat. However, as I understand it, and my officials can correct me, this does not have any application to racial profiling, if that is where we are heading. This is simply something to speed up the processing of those passengers who are deemed not to be a security threat. I do not think we should read too much into it, and it does not apply in Canada. I do not believe it is germane to the information that is being provided for under the auspices of Bill C-44.

On the second point, senator, the regulations will be gazetted and there are the Charter protections. There is nothing to stop this committee or any committee of the Senate or the House from initiating a reference to have an examination of the regulations.

In this particular time frame, with the Christmas break, and in order to meet the timetable for application in the U.S. to have those regulations actually debated here at committee, it will be difficult to do that before the law is passed. That is unfortunate; however, it relates to the urgency on the U.S. side and it deals with the time of year and Parliament's calendar.

un autre comité, de façon à ce que nous puissions examiner ces textes? Certains éléments de ces textes risquent de toucher non seulement la vie privée des Canadiens mais également leurs droits, notamment leurs droits constitutionnels. Pensez-vous, monsieur le ministre, qu'il faudrait soumettre ces textes à un contrôle parlementaire?

Ma deuxième question concerne l'établissement de profils. Comme vous le savez pour avoir lu le compte rendu de notre dernière séance, les membres de notre comité se posent beaucoup de questions au sujet de ce que les Américains appellent le CAPS, l'établissement de profils assisté par ordinateur. Une des choses que nous avons apprises après le 11 septembre, c'est que les Arabes et d'autres peuples ont été ciblés à la suite de cet événement.

Avec le genre de données et de renseignements que les Américains auront entrés dans leur système d'établissement de profils assisté par ordinateur, le système CAPS, quelle garantie avons-nous que les Canadiens ne seront pas ciblés et que les droits que leur accorde la Charte canadienne des droits et libertés ne seront pas compromis? C'est un aspect très important.

**M. Collenette:** Le système CAPS est un programme qui est utilisé par les compagnies aériennes américaines. Il respecte les conditions établies par la FAA. Ce programme n'existe pas au Canada. Il n'est pas prévu de l'adopter. Les renseignements qui sont entrés dans ce programme sont ceux que fournissent les passagers à leur agent de voyage lorsqu'ils prennent des dispositions pour se déplacer. Lorsque le système contient suffisamment de renseignements concernant un passager, celui-ci peut être dispensé de certaines mesures de sécurité concernant ses bagages, par exemple.

Autrement dit, ce système sert aux États-Unis à accélérer les contrôles exercés sur les passagers dont on sait qu'ils ne constituent pas une menace pour la sécurité. Néanmoins, d'après ce que j'ai compris, et mes collaborateurs me corrigeront s'il le faut, cela ne concerne pas du tout le profil racial des passagers si c'est bien de ça dont nous voulons parler. Il s'agit uniquement d'accélérer le contrôle des passagers qui sont réputés ne pas constituer une menace pour la sécurité. Je ne pense pas qu'il y ait là un danger et, de toute façon, ce système n'est pas utilisé au Canada. Je ne pense pas qu'il y ait un lien avec les renseignements fournis aux termes du projet de loi C-44.

Pour ce qui est du deuxième point, monsieur le sénateur, le règlement sera publié dans la Gazette et il y a les protections prévues par la Charte. Rien n'empêche votre comité ou un comité du Sénat ou de la Chambre de demander que le règlement leur soit soumis.

Selon le calendrier prévu ici, avec le congé de Noël, et pour que ces dispositions puissent être appliquées aux États-Unis en temps voulu, il serait difficile de présenter ce règlement à votre comité pour qu'il puisse l'examiner avant que le projet de loi ne soit adopté. Cela est regrettable; cela reflète toutefois le caractère d'urgence que revêt cette mesure pour les États-Unis et cela est dû à l'époque de l'année et au calendrier parlementaire.



There is nothing to stop you, Senator Oliver, from suggesting to your colleagues that my officials and I and others come back for you to ask: "Okay, what have you finally got? How do they meet the concerns of Parliament?"

**Senator Oliver:** I would also want to know how the privacy rights of Canadian citizens are being affected under these regulations. Would you undertake then, minister, to return when we resume in the New Year?

**Mr. Collenette:** I will come back any time to any parliamentary committee on any matter. That is your decision to ask a minister or a department to return. Obviously, there are concerns here. Again, Canadian privacy laws do not apply in the U.S. Mr. Radwanski recognizes that. I am sure in a perfect world he would rather have had an amendment that would have had extraterritorial application with the laws in the U.S. but he cannot. His amendment covers the government and its agencies being the beneficiary of information, as he says, through the back door. All we can do is to come here and say, "Okay, this is what we finally agreed upon, along the lines of the schedule, this is the wording," and deal with your concerns at that time.

**Senator Finestone:** Who is sailing the ship, Canada or the United States?

**Mr. Collenette:** It is a question of who is flying the plane. Canadians will be flying the plane, but they must land in the United States. The bold fact of the matter is that the Americans have a right to demand information on people they admit to their country, purely and simply.

**Senator Finestone:** I agree with that. However, there is a degree of sovereignty that Canada has. I found it quite astonishing, frankly, Mr. Minister, that it took the Privacy Commissioner, not the people in your own bureaucracy, to recognize that there was an infringement of privacy rights. I find that quite surprising. There are two things that a ministerial bureaucracy is supposed to do, that is, check to see that you are following the Charter and check the privacy rights.

How could you do that? It is not your fault, I wish to make that clear.

**Mr. Collenette:** I take your point. We had the Aeronautics Act up for amendment and it was proceeding in its merry way. Then we had September 11 and there were certain things that came to our attention, and some of them came late in the game. I do not know when our officials first knew of the requirement of the U.S. for this amendment, but then we got to drafting the particular amendment to the Aeronautics Act. The timetable was very compressed. They met with Mr. Radwanski, but we were already about to introduce the bill, a couple of weeks ago. They accepted his points.

Mr. Read tells me that we called the Privacy Commissioner for consultation.

Rien ne vous empêche, monsieur le sénateur, de suggérer à vos collègues de demander à mes collaborateurs et à moi de revenir pour nous poser la question suivante: «Très bien, quelle est la situation maintenant? Avez-vous pu tenir compte des préoccupations du Parlement?»

**Le sénateur Oliver:** J'aimerais également savoir si ce règlement risque de porter atteinte aux droits des citoyens canadiens en matière de protection de la vie privée. Monsieur le ministre, êtes-vous prêt à comparaître à nouveau devant notre comité lorsque nous reprendrons nos travaux l'année prochaine?

**M. Collenette:** Je suis prêt à comparaître n'importe quand devant n'importe quel comité parlementaire. C'est à vous de demander à un ministre ou à des représentants d'un ministère de comparaître. Il est évident que ce projet soulève certaines questions. Là encore, les lois canadiennes en matière de vie privée ne s'appliquent pas aux États-Unis. M. Radwanski le reconnaît. Je suis sûr que dans un monde idéal, il aurait aimé modifier ce projet de loi pour donner aux lois canadiennes un effet extraterritorial sur les lois américaines, mais cela n'est pas possible. La modification qu'il propose vise le gouvernement et les agences qui reçoivent, de façon indirecte, ces renseignements. Le mieux que nous puissions faire est de venir vous dire: «Voilà sur quoi nous nous sommes finalement entendus, conformément aux grandes lignes de l'annexe, voilà le libellé» et de répondre ensuite à vos questions.

**Le sénateur Finestone:** Qui dirige le navire, le Canada ou les États-Unis?

**M. Collenette:** Il s'agit plutôt de savoir qui pilote l'avion. Les Canadiens pilotent l'avion mais ils doivent atterrir aux États-Unis. L'aspect essentiel est que les Américains ont parfaitement le droit de demander des renseignements sur les gens qu'ils laissent entrer chez eux, cela paraît très clair.

**Le sénateur Finestone:** Je le reconnais. Le Canada jouit toutefois d'une certaine souveraineté. Je trouve très surprenant, je dois le dire franchement, monsieur le ministre, qu'il ait fallu que ce soit le Commissaire à la vie privée, et non pas les gens de votre ministère, qui s'aperçoive que ce projet portait atteinte aux renseignements personnels. Je trouve cela très surprenant. Il me semble qu'un ministère doit faire deux choses, d'abord, respecter la Charte et ensuite, respecter les droits en matière de vie privée.

Comment avez-vous pu faire cela? Ce n'est pas votre faute, je tiens à le mentionner.

**M. Collenette:** J'en prends note. La Loi sur l'aéronautique devait être modifiée et le processus était bien engagé. Est ensuite arrivé le 11 septembre, ce qui nous a amenés à constater un certain nombre de choses, parfois un peu tardivement. Je ne sais pas à quel moment nos fonctionnaires ont pris connaissance de la demande présentée par les États-Unis au sujet de cette modification, mais il a fallu ensuite rédiger un projet de loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. Nous avons dû respecter un échéancier très serré. Ils ont rencontré M. Radwanski au moment où nous allions présenter le projet de loi, il y a quelques semaines. Ils ont tenu compte de ses observations.

M. Read me dit que nous avions demandé à consulter le Commissaire à la protection de la vie privée.

**Senator Finestone:** After you drafted the bill and prior to your tabling it?

**Mr. Collenette:** Everything was done so quickly. As soon as it happened, I raised it in the House. We were upfront about the commissioner having met with the officials the day before. They met on the Wednesday; I made the statement on the Thursday. I undertook to Mr. Gauthier to have the draft regulations for Friday so that we could assist to get them through the house. Then Mr. Radwanski called me on Friday and went through this with me, and I agreed with his points. I do not think that we should beat up on the process or the officials in this case. It is because everything happened so quickly that perhaps the normal procedures were not followed.

**Senator Finestone:** Mr. Minister, I count on your voice around the cabinet table to ensure that our rights as citizens are not being compromised under the stress and strain of September 11. September 11 will pass in years to come; however, with respect to changing privacy rights and the rights of our citizens, once they are lost they are difficult to regain.

**Mr. Collenette:** We are not doing that here, senator.

**Senator Finestone:** I am not blaming you; I want that understood. My comment is to the bureaucrats, quite frankly, and applies not only to this bill, but also to Bills C-42 and C-46. I find it rather sad that we must have a comeuppance and a wake-up call. A wake-up call should have taken place somewhere else.

To return to this bill, I still do not understand who owns the information about you and me. If I have accused the bureaucracy of doing something that they should not have done and they submit disinformation to someone, a black file will be created on me. Then if I go to the United States, or wherever, I could end up in the clink. How can I see what the Americans have on that list about me? How can I protect myself when I look at this Schedule 1, which I agree with, or Schedule 2, which has a whole bunch of notations on it that I do not agree with?

Do you agree with all the information on Schedule 2, and who owns that information?

Under Bill C-6, I have the right to see all the information that has been gathered about me. I have the right to correct that information. What rights do I have under this new duress bill?

**Mr. Collenette:** You have every right to see information gathered by a Canadian agency, as I understand it, that may be gathered in Canada. The fact is that this information, as outlined in the schedule, once it is handed over by Air Canada, or whomever, to U.S. authorities, obviously it becomes their property. That falls outside of our control. Mr. Radwanski recognized this. He lamented this in private and I agree with him. However, as I say, those are the facts of life. We must decide whether we want to facilitate the entry of Canadian planes into the U.S. or not. This is a tradeoff.

**Le sénateur Finestone:** Après avoir rédigé le projet de loi et avant de le présenter?

**M. Collenette:** Tout s'est passé très rapidement. Dès que cela est arrivé, j'ai soulevé la question en Chambre. Nous avons clairement indiqué que des représentants du ministère avaient rencontré la veille le Commissaire. Ils se sont vus le mercredi, et j'ai fait cette déclaration le jeudi. J'ai affirmé à M. Gauthier que le projet de règlement serait prêt vendredi pour que nous puissions le faire adopter par la Chambre. M. Radwanski m'a ensuite appelé vendredi et a abordé toutes ces questions avec moi, j'étais d'accord avec lui. Je ne pense pas qu'il faille blâmer ici le processus ou les fonctionnaires. C'est parce que tout s'est passé si vite que nous n'avons peut-être pas suivi la procédure normale.

**Le sénateur Finestone:** Monsieur le ministre, je compte sur vous pour que le gouvernement veille à ce que les attentats du 11 septembre n'aient pas pour effet de porter atteinte à nos droits de citoyen. Le souvenir du 11 septembre s'estompera avec le temps; cependant, pour ce qui est de nos droits en matière de vie privée et de nos droits de citoyen, il est difficile de les récupérer lorsqu'on les a perdus.

**M. Collenette:** Ce n'est pas ce que nous faisons, madame le sénateur.

**Le sénateur Finestone:** Je ne vous accuse pas; je tiens à ce que cela soit clair. Mon commentaire s'adresse aux fonctionnaires, je le dis franchement, et vise non seulement ce projet de loi, mais également les projets de loi C-42 et C-46. Je trouve assez désolant que nous ayons eu besoin d'un avertissement. L'avertissement aurait dû être donné par quelqu'un d'autre.

Pour en revenir à ce projet de loi, je ne comprends pas là encore à qui appartiennent les renseignements qui nous concernent, vous et moi. Si j'ai accusé l'administration de faire quelque chose qu'elle n'aurait pas dû faire, et que celle-ci transmet des renseignements inexacts à quelqu'un d'autre, je vais figurer sur une liste noire. Si je me rends ensuite aux États-Unis, ou ailleurs, je pourrais me retrouver en prison. Comment puis-je prendre connaissance des renseignements qu'ont obtenus les Américains avec cette liste? Comment puis-je me protéger à l'égard de l'annexe 1, que j'approuve, ou de l'annexe 2, qui contient toutes sortes d'indications que je n'approuve pas?

Êtes-vous d'accord avec tous les renseignements demandés à l'annexe 2 et qui en est propriétaire?

Le projet de loi C-6 m'accorde le droit de voir tous les renseignements qui me concernent. J'ai le droit de corriger les renseignements inexacts. Quels sont mes droits avec ce projet de loi adopté sous la contrainte?

**M. Collenette:** Vous avez le droit de voir tous les renseignements que possèdent les organismes canadiens, si j'ai bien compris, et qui ont été obtenus au Canada. Le fait est qu'une fois que les renseignements prévus à l'annexe ont été remis par Air Canada, ou une autre compagnie, aux autorités américaines, ils deviennent évidemment leur propriété. Ils échappent à notre contrôle. M. Radwanski l'a reconnu. Il s'en est plaint en privé et je suis d'accord avec lui. Néanmoins, c'est la réalité. C'est à nous de décider si nous voulons faciliter l'entrée aux États-Unis des avions canadiens. C'est un compromis.



My officials are trying to impress upon the Americans the sensitivities in Canada and to ensure that this information does not end up where it should not. They have probably received some general assurances to that effect. Can that be enforced? No, we cannot enforce that under American law.

**Senator Finestone:** It is frightening.

I have in my office right now a case involving the RCMP. I will ask Mr. Read, Mr. Elliott and Ms Besser to take a good look at it. The RCMP, which was in a vendetta frame of mind, provided disinformation about a woman who was a joint Canadian-American citizen. As a result, she has had a difficult time clearing her name. The RCMP was proven wrong. If we have no way of knowing how the information was gathered, we have no way of reading what that information is, and I am blocked from going into the United States, do you think that is fair?

**Mr. Collenette:** The gathering of that information by a Canadian agency really is something that must be done under Canadian law.

**Senator Finestone:** Must CSIS or the RCMP do that?

**Mr. Collenette:** That must be done by whatever agency.

I am a little out of my area here; however, I remember, from my day in Defence. We had responsibility for CSE and I have had dealing with the CSIS people. I would assume that if a Canadian security agency has someone under reasonable suspicion or if there is a potential criminal investigation, that agency has the right to gather certain information. If necessary, the issue is then is that handed over to the U.S.; that is done on a regular basis. In other words, if the FBI has concerns, they work with the RCMP on potential terrorist threats or criminal cases. There is cooperation and provision already for the exchange of information where there is potential for criminal wrongdoing. However, you should ask Mr. MacAulay and his people about that.

**Senator Finestone:** I agree that your bill is necessary, in terms of what we must do; I do believe in that. The fact that we might be asked for different kinds of information does not mean we have to give it, to Germany, Saudi Arabia, Russia or China. We have agreed to this; we have set up a list. I would hope that we would not change the type of information that we would share about a particular Canadian, irrespective of what country the individual's plane will land in.

There must be a way in which one's own information is personal property, such that an individual should have the right to review the information. An individual should have the right to repair. An individual should have some rights on damages and some kind of penalty situation.

Mes fonctionnaires essaient de faire comprendre aux Américains que les Canadiens sont sensibles à certaines choses et de faire en sorte que ces renseignements ne soient pas utilisés à des fins inappropriées. Ils ont sans doute reçu des garanties générales à ce sujet. Sommes-nous en mesure de les obliger à les respecter? Non, nous ne pouvons pas le faire selon le droit américain.

**Le sénateur Finestone:** Cela est très inquiétant.

J'ai dans mon bureau, un dossier concernant la GRC. Je vais demander à M. Read, à M. Elliott et à Mme Besser de bien vouloir l'examiner. La GRC a décidé de se venger d'une femme qui avait la double nationalité canadienne et américaine et a fourni des renseignements inexacts à son sujet. Cette femme a eu beaucoup de mal à rétablir sa réputation. Il a été prouvé que la GRC avait eu tort. S'il n'existe aucune façon de savoir comment les renseignements ont été obtenus, nous ne pouvons pas savoir ce que sont ces renseignements et on pourrait m'empêcher d'aller aux États-Unis, pensez-vous que cela soit juste?

**M. Collenette:** L'agence canadienne qui se procure ce genre de renseignements doit respecter le droit canadien.

**Le sénateur Finestone:** Est-ce que le SCRS ou la GRC qui doit le faire?

**M. Collenette:** Il faut que cela soit fait par l'agence appropriée.

Je me trouve un peu en dehors de mon domaine, mais j'ai quelques souvenirs qui viennent de l'époque où j'étais à la Défense. Nous étions responsables du CST et j'ai rencontré des gens du SCRS. Je dirais que, si une agence de sécurité canadienne soupçonne quelqu'un, ou si elle envisage de déclencher une enquête criminelle, cette agence a le droit de réunir certains renseignements. Lorsque cela est nécessaire, le cas est signalé aux États-Unis; cela se fait régulièrement. Autrement dit, si le FBI se pose des questions, il collabore avec la GRC pour découvrir les menaces terroristes ou faire enquête sur les affaires criminelles. Ces services collaborent et il existe des mécanismes qui permettent d'échanger de renseignements lorsqu'on soupçonne des activités criminelles. Vous devriez toutefois porter ce cas à l'attention de M. MacAulay et de ses fonctionnaires.

**Le sénateur Finestone:** Je reconnais que votre projet de loi est nécessaire et que nous sommes obligés d'agir dans ce domaine; j'en suis convaincue. Ce n'est pas parce que d'autres pays comme l'Allemagne, l'Arabie saoudite, la Russie ou la Chine nous demandent d'autres renseignements que nous sommes obligés de les leur donner. Nous avons accepté ceux-ci; nous avons établi une liste. J'espère que nous n'allons pas modifier les renseignements sur les voyageurs canadiens que nous sommes disposés à communiquer en fonction du pays où leur avion va atterrir.

Il doit exister une façon de reconnaître que les renseignements personnels appartiennent à la personne concernée, pour que celle-ci ait le droit d'examiner les renseignements fournis. Toute personne devrait avoir le droit d'obtenir réparation. Toute personne devrait avoir droit à des dommages-intérêts et également à ce qu'un tribunal impose une pénalité.



I know you cannot address these issues, Mr. Minister, but they are concerns that I have. When we place limits on rights, freedoms and privacy, there is a grave threat to the fabric of Canada.

**Mr. Collenette:** You are right, Canadian law protects Canadians. However, if a Canadian wants to travel to the United States, what in essence that individual must accept is that some of the protections he or she normally would have in Canada are being ceded to the U.S. That is a condition of entry.

The decision is yours as to whether you want to go to the United States. The United States has every right to decide whether or not Senator Finestone is welcome.

The Charter of Rights protects Canadians within Canada. Everything that we have done, all of the discussions on the public security committee and the cabinet have all been in the context of Charter protection.

The moment a Canadian citizen elects to go to a foreign country or be subject to foreign laws, and that is what happens when you want to travel to the United States, then that individual must make adjustments.

In your case, what you are saying is that you are technically ceding some of your personal sovereignty. The choice is yours as to whether you want to go to the United States and, therefore, be subject to that.

**Senator Finestone:** Do you know whether IATA is taking these concerns and policy to the attention of its members?

**Mr. Read:** What is crucial to the debate is what goes into Schedule 2. There is not currently an international standard for passenger name records. We will try to get an international standard for passenger name records. If we could achieve that, then we would have a standard list for the United States, Germany, France and so forth.

We have had so much trouble trying to determine what the Americans want that of our own volition we have been pushing that. What we need here is an international standard to say what exactly is a passenger name record.

**Mr. Collenette:** Not to be trite about this, but this takes globalization to a new level. We are becoming citizens of the world. Therefore, rights must be protected around the world, and that can be done through conventions — and they have been, through human rights conventions and the like. This is another dimension to globalization, to try to ensure that there is extraterritorial protection of rights.

**Senator LaPierre:** We do not need a bill similar to the one the Americans have passed, because their what is in their legislation, in a sense, the protection of their country and the demands they make, is taken care of in the bill already passed. This is what your officials told me yesterday.

**Mr. Collenette:** That is true for Canadians, yes.

Je sais que vous ne pouvez corriger ces choses, monsieur le ministre, mais ce sont là mes préoccupations. Les restrictions que nous apportons à nos droits, à nos libertés et à notre vie privée compromettent gravement l'intégrité de la société canadienne.

**M. Collenette:** Vous avez raison, le droit canadien protège les Canadiens. Cependant, lorsqu'un Canadien décide d'aller aux États-Unis, il doit accepter qu'une partie des protections auxquelles il aurait normalement droit au Canada soient cédées aux États-Unis. C'est une condition à laquelle il doit se soumettre pour entrer dans ce pays.

C'est à vous de décider d'aller aux États-Unis ou de ne pas y aller. Les États-Unis ont tout à fait le droit de décider d'accueillir ou de refuser le sénateur Finestone.

La Charte des droits protège les Canadiens lorsqu'ils sont au Canada. Tout ce que nous avons fait, toutes les discussions qui ont eu lieu au Comité de la sécurité publique et au Cabinet ont été axées sur la protection prévue par la Charte.

Dès qu'un citoyen canadien décide de se rendre dans un pays étranger ou d'être assujéti à des lois étrangères, et c'est ce qui se passe lorsqu'il se rend aux États-Unis, il doit accepter certaines choses.

Vous dites que dans votre cas cela revient en fait à renoncer à une partie de votre souveraineté personnelle. C'est néanmoins vous qui décidez si vous voulez vous rendre aux États-Unis et d'être assujéti à ce genre de disposition.

**Le sénateur Finestone:** Savez-vous si l'IATA a porté ces questions à l'attention de ses membres?

**M. Read:** L'essentiel du débat porte sur le contenu de l'annexe 2. Il n'existe, à l'heure actuelle, aucune norme internationale en matière de dossier passager. Nous allons essayer de nous entendre sur des normes internationales pour les dossiers passager. Si nous y parvenions, nous aurions une liste standardisée pour les États-Unis, l'Allemagne, la France et les autres pays.

Nous avons tellement eu de mal à découvrir ce que voulaient les Américains que nous avons pris l'initiative de proposer cette mesure. Nous avons besoin d'une norme internationale qui précise le contenu des dossiers passager.

**M. Collenette:** Je ne voudrais pas banaliser cette question, mais c'est un aspect de la mondialisation qui est nouveau. Nous sommes en train de devenir des citoyens du monde. Il faut donc que nos droits soient protégés dans le monde entier, ce qui peut se faire en négociant des conventions — et il y en a eu, des conventions sur les droits de la personne, par exemple. C'est une autre dimension de la mondialisation, à savoir essayer d'assurer la protection extraterritoriale des droits des citoyens.

**Le sénateur LaPierre:** Nous n'avons pas besoin d'un projet de loi semblable à celui des Américains, parce que ce projet prévoit déjà la façon dont leur pays devra être protégé et les demandes qu'ils feront aux autres pays. C'est ce que m'ont dit hier vos collaborateurs.

**M. Collenette:** Cela est vrai pour les Canadiens, oui.

**Senator LaPierre:** Canada does not need to pass a bill such as the Americans have passed and which comes into force on January 19; is that correct?

**Mr. Collenette:** That is right.

**Senator LaPierre:** If I understand correctly from your officials, if I wanted to go to Washington and I go to the second floor of the Ottawa International Airport, I am pre-screened; is that what we mean by "pre-screened."

**Mr. Collenette:** That is right.

**Senator LaPierre:** If that is the case, this bill will not apply to that, or is that only Schedule 1?

**Mr. Read:** We were advised yesterday that Schedule 1 will have to be provided as a list by the air carriers for all passengers, whether pre-screened or not.

**Senator LaPierre:** Schedule 1 is what we are talking about, as far as the pre-screening is concerned — in other words, the five areas that you have mentioned in Schedule 1 — is that correct?

**Mr. Read:** The Americans do not necessarily want a passport number. It may be a driver's licence. It is not obligatory that it be a passport number.

We were advised yesterday that they those five numbers or a variant thereof will be required from all aircraft, whether pre-screened or not. That is certain. They may require, as we know, under the regulations, at some future time or whenever, a passenger name record.

**Senator LaPierre:** Mr. Minister, the regulation document that we have before us is entitled "Outline of the intent of regulations to be proposed pursuant to the Aeronautics Act as amended by Bill C-44." The keywords, sir, are "intent of regulations to be proposed." Is it Canada that is proposing or has the intention of proposing this regulation? It is not clear.

**Mr. Collenette:** These are our regulations, senator. The reason that we use the wording "the outline of the intent" is that, for obvious reasons, we are unable to write the regulations yet because we are still in discussion with American authorities to determine the breadth of the information required. However, this is the intent, to cover these areas.

We said that we could not put the draft regulations forward if our discussions with the Americans were not concluded. We told Mr. Gauthier, a Bloc member, who raised this in Question Period, that we would provide the intent that would guide our officials in discussions with the U.S. for the development of the Canadian regulations.

**Le sénateur LaPierre:** Il n'est pas nécessaire que le Canada adopte une loi semblable à celle que les Américains ont adoptée et qui entrera en vigueur le 19 janvier; est-ce exact?

**M. Collenette:** Tout à fait.

**Le sénateur LaPierre:** Si j'ai bien compris vos collaborateurs, si je veux me rendre à Washington et que j'arrive au deuxième étage de l'aéroport international d'Ottawa, je vais passer un contrôle préalable; c'est ce que l'on entend par «contrôle préalable» des passagers.

**M. Collenette:** C'est exact.

**Le sénateur LaPierre:** Dans ce cas, ce projet de loi ne s'applique pas à cette situation, ou serait-ce uniquement l'annexe 1?

**M. Read:** Nous avons été informés hier que les transporteurs aériens devront fournir les renseignements prévus à l'annexe 1 pour tous les passagers, qu'ils aient fait l'objet ou non d'un contrôle préalable.

**Le sénateur LaPierre:** Nous sommes en train de parler de l'annexe 1, pour ce qui est du contrôle préalable—autrement dit, les cinq aspects que vous mentionnez dans l'annexe 1 — est-ce bien exact?

**M. Read:** Les Américains n'exigent pas le numéro du passeport. Cela peut être le numéro du permis de conduire. Il n'est pas obligatoire de mentionner le numéro de passeport.

Nous avons été informés hier qu'il faudra fournir ces cinq renseignements, ou des renseignements comparables, pour tous les aéronefs, que les passagers aient fait ou non l'objet d'un contrôle préalable, cela est certain. Ils pourraient exiger par la suite, comme nous le savons, en vertu du règlement, un dossier passager.

**Le sénateur LaPierre:** Monsieur le ministre, le document concernant le règlement qui nous a été remis a pour titre «Aperçu de l'objet du règlement devant être proposé en application de la Loi sur l'aéronautique, modifiée par le projet de loi C-44». Les mots essentiels sont «objet du règlement devant être proposé». Est-ce le Canada qui propose ce règlement ou qui a l'intention de le faire? Cela n'est pas clair.

**M. Collenette:** C'est notre règlement, sénateur. Nous avons utilisé l'expression «Aperçu de l'objet du règlement» parce que, pour des raisons évidentes, nous ne sommes pas encore en mesure de rédiger ce règlement; en effet, nous sommes encore en train de discuter avec les autorités américaines de la nature des renseignements qu'ils souhaitent obtenir. Il est toutefois dans notre intention de traiter ces aspects.

Nous avons déclaré qu'il nous serait impossible de présenter un projet de règlement tant que nos discussions avec les Américains ne seraient pas terminées. Nous avons déclaré à M. Gauthier, membre du Bloc québécois, qui a soulevé cet aspect pendant la période de questions, que nous étions prêts à fournir les directives destinées à guider nos fonctionnaires dans leurs discussions avec les États-Unis au sujet de l'élaboration du règlement canadien.



We have made best efforts to be as upfront with parliamentarians as possible. Based on the strength of what we provided that day, the Bloc, and I think the NDP also, agreed to the bill coming to committee, to fast tracking the bill.

**Senator LaPierre:** When your officials sit down with the Americans officials, they will have this as their statement of intention to discuss and negotiate with the Americans.

**Mr. Read:** Yes.

**Mr. Collenette:** I would be surprised if the ultimate regulations differ in any substantive way from the wording that you have here. We must have the flexibility.

**Senator LaPierre:** I understand that, sir. I just wanted to know who was intending and proposing.

Number 21 of proposed Schedule 2 reads: "Any stated seat request in respect of the flight." What possible use is there to know that? Many people change seats.

**Mr. Collenette:** It is not inconceivable that certain individuals who may be suspect as terrorists have a predisposition to sitting in a certain seat — the bulkhead, on the aisle or emergency exits.

My wife always sits in the aisle. I do not expect her to be a terrorist.

There may be other information that the Americans would have that would lead them to believe that a person is suspect. What is in number 21 may be an additional piece of information — the person they suspect always seems to sit in that seat, and that seat may be deemed to be a more sensitive from the point of view of doing something on a plane such as September 11.

**Senator LaPierre:** I always sit in an aisle seat because it makes the washroom easier to access. I will change my behaviour now; I will take seats all over the plane.

**Mr. Collenette:** It is also closer to the pretzel centre.

Senator, all the terrorists on September 11 were in aisle seats.

**Senator LaPierre:** You have me frightened. Schedule 3 does not seem to be there; is there a Schedule 3?

**Mr. Read:** It is at the bottom of the page.

**Senator LaPierre:** Sir, yesterday I heard the phrase "four hours." Your officials said that it has not been defined.

[Translation]

In general, given the relatively short flying time between our main centres, this means that the information will be provided before the plane departs from Canada.

Nous nous sommes efforcés d'être le plus transparent possible avec les parlementaires. Grâce aux renseignements que nous avons transmis à ce moment-là, le Bloc ainsi que le NPD je crois, ont accepté que le projet de loi soit présenté au comité, de façon à accélérer la procédure d'adoption du projet de loi.

**Le sénateur LaPierre:** Lorsque vos fonctionnaires rencontrent des fonctionnaires américains, ils utilisent ce document comme base de discussion et de négociation avec les Américains.

**M. Read:** Oui.

**M. Collenette:** Je serais très surpris que le règlement final soit sensiblement différent du texte que vous avez ici. Nous devons conserver une certaine souplesse.

**Le sénateur LaPierre:** Je le comprends, monsieur. Je voulais simplement savoir qui exprimait une intention et qui proposait quelque chose.

Le paragraphe 21 du projet d'annexe 2 se lit: «La préférence exprimée par le passager quant aux places pour le vol». À quoi peut bien servir cela? Il arrive souvent que les gens changent de siège.

**M. Collenette:** Il n'est pas impossible que certaines personnes soupçonnées d'être des terroristes préfèrent certains sièges — les sièges situés près d'une cloison, près du couloir ou près d'une sortie de secours.

Ma femme choisit toujours un siège côté allée. Je ne pense pas qu'elle soit une terroriste.

Il est possible que les Américains disposent d'autres renseignements qui les amènent à soupçonner une personne particulière. Le renseignement demandé au paragraphe 21 est peut-être un renseignement supplémentaire — la personne soupçonnée semble toujours choisir ce genre de siège ou ce siège est peut-être situé à un endroit stratégique de l'avion pour quelqu'un qui voudrait commettre un attentat du genre de ceux du 11 septembre.

**Le sénateur LaPierre:** Je choisis toujours un siège côté allée parce qu'il est ainsi plus facile de se rendre aux toilettes. Je vais désormais modifier mon comportement. Je choisirai des sièges dans les différentes parties de l'avion.

**M. Collenette:** C'est aussi plus prêt du centre de rafraîchissements.

Sénateurs, tous les terroristes qui ont commis les attentats du 11 septembre occupaient des sièges côté allée.

**Le sénateur LaPierre:** Vous me faites peur. Je ne vois pas d'annexe 3, existe-t-il une annexe 3?

**M. Read:** Elle se trouve en bas de la page.

**Le sénateur LaPierre:** Monsieur, j'ai entendu hier parler, de «quatre heures». Vos fonctionnaires affirment que cette durée n'a pas encore été définie.

[Français]

En principe, compte tenu des distances de vols relativement courtes entre nos principaux centres, cela signifie que les renseignements seront fournis avant le départ de l'avion au Canada.



[English]

Therefore, there is a need for the Americans to have this information before the plane leaves Canada. Is that right?

**Mr. Collenette:** In order that they have time to review it.

**Senator LaPierre:** If I have understood you and your officials, the Americans are entitled to this information that you will provide to them. They are entitled to it for the United States of America, but they are not entitled to it for planes flying within Canada. Are you breaking any law in the process of giving it to them prior to the plane crossing the American border?

**Mr. Read:** You are correct in some of your points. Let me put them in a different order.

**Senator LaPierre:** That is what confused me yesterday.

**Mr. Read:** I will keep them in the order.

Regarding your last point, currently, when a Canadian aircraft enters American air space, they are obliged to satisfy the aeronautic laws in that country. Today, without the assistance of this bill our officials could provide all that data. We know that.

The second point you made is that the U.S. has now said that they need more time to examine the data they receive. There is not enough time to examine the information for a flight from Vancouver to Seattle.

Their legislation actually indicates that they can specify the time. We were curious as to how much time, and someone threw out the number, unofficially, of four hours. I used the time notionally; it could be one hour; it could be three hours.

Whatever it is, we know that it will be longer than the flight from the border to the destination. To be able to satisfy the Americans' as yet to be determined time interval for information, we know that we will have to provide the information while the plane is still in Canada.

**Senator LaPierre:** Do you contravene any Canadian laws in doing this? Do you break any elements of the Charter?

**Mr. Read:** That is what this bill allows. We would not be allowed to provide this information under the Personal Information Protection and Electronics Document Act in Canada. However, with Bill C-44, you will now be allowed to do that. That is the purpose of the bill.

**Mr. Collenette:** Senator, I know the technicality at which you are getting. If someone decides to fly to the United States, they must accept a certain limitation on their rights by virtue of these provisions.

[Traduction]

Les Américains ont par conséquent besoin de ces renseignements avant que l'avion ne quitte le Canada. Est-ce bien exact?

**M. Collenette:** Pour avoir le temps de les examiner.

**Le sénateur LaPierre:** Si j'ai bien compris ce que vous et vos collaborateurs m'ont dit, les Américains ont le droit d'obtenir les renseignements que vous leur fournissez. Ils ont le droit de les demander au nom des États-Unis d'Amérique, mais ils n'ont pas le droit d'obtenir des renseignements concernant les avions qui effectuent des vols intérieurs au Canada. Est-ce que vous respectez la loi lorsque vous leur fournissez ces renseignements avant que l'avion n'ait franchi la frontière américaine?

**M. Read:** Vous avez raison en partie. Permettez-moi de replacer ces éléments dans un ordre différent.

**Le sénateur LaPierre:** C'est ce que je n'ai pas bien compris hier.

**M. Read:** Je vais préserver cet ordre.

Pour ce qui est de votre dernière remarque, à l'heure actuelle, lorsqu'un aéronef canadien pénètre dans l'espace aérien américain, il est obligé de respecter les lois aéronautiques de ce pays. Aujourd'hui, même sans l'aide de ce projet de loi, nos fonctionnaires pourraient fournir toutes ces données, nous le savons.

Le deuxième point que vous avez soulevé est que les États-Unis affirment maintenant qu'ils ont besoin de plus de temps de façon à pouvoir examiner les données qu'ils reçoivent. Ils n'ont pas suffisamment de temps pour examiner en détail les renseignements concernant les vols entre Vancouver et Seattle.

Leur loi prévoit que les autorités américaines peuvent fixer le délai dans lequel les renseignements doivent leur être communiqués. Nous nous demandions quel serait ce délai et quelqu'un a mentionné, officieusement, un délai de quatre heures. J'ai mentionné ce délai à titre d'exemple, il pourrait être d'une ou de trois heures.

Quelle qu'en soit la durée, nous savons qu'elle sera supérieure à celle du vol entre la frontière et sa destination. Nous savons que pour respecter le délai, dont nous ignorons encore la durée, qu'établiront les Américains pour la communication de ces renseignements, il faudra les transmettre pendant que l'avion se trouve encore au Canada.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce que cela est conforme aux lois canadiennes? Respectez-vous tous les éléments de la Charte?

**M. Read:** C'est cela qu'autorise le projet de loi. La Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques ne nous autoriseraient pas à fournir ces renseignements. Cependant, grâce au projet de loi C-44, nous pourrions le faire. C'est là l'objet du projet de loi.

**M. Collenette:** Sénateur, je sais où vous voulez en venir. Lorsque quelqu'un décide de se rendre aux États-Unis par avion, il doit accepter que ses droits soient limités à cause de ces dispositions.

**Senator LaPierre:** I understand, sir, that you will force the travel agents or anyone to provide that information in the ticket envelope that comes to them, or something like that.

Planes fly over American territory on their way to Vancouver, going west or east. Does that mean that you must provide the information to the Americans?

**Mr. Collenette:** They are going point to point in Canada.

**Senator LaPierre:** Sometimes, they fly over American territory.

**Mr. Collenette:** If you are going to Barbados on holiday and you fly from Toronto, you fly directly over the United States for the first 600-miles. The U.S. legislation exempts that.

**Senator LaPierre:** Thank you. It does not cover that?

**Mr. Collenette:** The U.S. legislation allows for that.

[Translation]

**Senator Biron:** If I understand correctly the intent of this Bill, it is to transmit ahead of time information that we have provided to our travel agent or that we have freely made available to the air carrier, and which, in any case, the Immigration agent would have available when we arrive at the airport. In fact, we do not provide any information that we would not have provided otherwise.

The benefit of this would be being that by transmitting that data ahead of time to the computers in the United States, the passengers' security would be increased, and also, the passengers would go faster through the customs, because they would have been pre-screened.

On the arrival of passengers, the Immigration agents could enter that data, and any other information — much more data than the air carriers can provide now — which is still somewhat limited. They could still enter that information in their computers: to come to the United States, you need to provide that data. They can ask us questions, not only about those records but also on our financial or health profile.

The US Immigration agents can ask you any question they want and enter your answers in their data, and you cannot do anything about it.

**Mr. Collenette:** You are right.

**Senator Biron:** Very well, thank you.

[English]

**Senator Oliver:** Mr. Minister, one of the witnesses who appeared before us yesterday raised the spectre of what might happen to some of this personal information that will be collected and given to American authorities.

It was noted that we are not really sure where some of this private, personal information will end up. What assurances can you give us that this information gathered about Canadians, personal information, under Schedule 1 and Schedule 2 will, in

**Le sénateur LaPierre:** Je comprends monsieur que vous allez obliger tous les agents de voyage et les autres personnes concernés à fournir ces renseignements sur la pochette de billet qui est remise aux passagers ou quelque chose du genre.

Les avions survolent le territoire américain lorsqu'ils se rendent à Vancouver, qu'ils aillent vers l'ouest ou l'est. Est-ce que cela veut dire qu'il faudra fournir ces renseignements aux Américains?

**M. Collenette:** Leur point de départ et leur point d'arrivée sont situés au Canada.

**Le sénateur LaPierre:** Il leur arrive de survoler le territoire américain.

**M. Collenette:** Si vous prenez un vol pour la Barbade à Toronto, vous survolez les États-Unis pendant les premiers 1 000 kilomètres. La loi américaine a prévu cette exception.

**Le sénateur LaPierre:** Merci. Cela n'est pas visé?

**M. Collenette:** La loi américaine l'autorise.

[Français]

**Le sénateur Biron:** Si je comprends bien le sens du projet de loi, celui-ci est à l'effet de donner à l'avance des informations que nous avons données à l'agent de voyage ou que nous avons données volontairement à la compagnie d'aviation, ce que, de toute façon, les agents d'immigration auraient à notre arrivée à l'aéroport. En fait, on ne donne rien de plus que ce qu'ils auraient de toute façon.

L'avantage serait qu'en entrant à l'avance les données dans les ordinateurs aux États-Unis, la sécurité pour les passagers serait augmentée, et aussi, les passagers pourraient passer plus vite aux douanes parce qu'ils auront été pré-examinés.

Lors de l'entrée des passagers, les agents d'immigration pourront toujours entrer ces données, et toute autre données — beaucoup plus de données que les compagnies d'aviation peuvent donner actuellement — ce qui est quand même limité. Ils pourraient toujours les entrer dans les ordinateurs: pour entrer aux États-Unis, il faudra ces données. Ils peuvent alors nous poser des questions, non seulement sur ces dossiers mais aussi sur notre profil financier ou de santé.

Les agents d'immigration américaine peuvent nous poser les questions qu'ils veulent et les entrer dans leurs données, et on ne peut rien faire.

**M. Collenette:** Vous avez raison.

**Le sénateur Biron:** C'est bien, je vous remercie.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Monsieur le ministre, un des témoins que nous avons entendus hier était très inquiet de la façon dont pourraient être utilisés les renseignements personnels qui seront transmis aux autorités américaines.

On a fait remarquer que nous ne savons pas exactement où ces renseignements personnels et privés pourraient se retrouver. Pouvez-vous nous garantir que les renseignements concernant les Canadiens, les renseignements personnels, prévus aux



fact, remain with authorities and will not be sold or given to any other person?

**Mr. Collenette:** Schedule 5 says that upon request the information provided to the under secretary of the customs service under this subsection may be shared with other federal agencies for the purpose of protecting national security.

Unfortunately, from your point of view we must rely on an American law to protect this information. However, let us not denigrate the U.S. system. There are constitutional provisions in the U.S. that can be used, I assume, even by non-citizens. It is not just for American citizens. I am not a lawyer, so I beg to differ, but we have our counsel here. If there were a potential transgression in regard to information pertaining to you, given in good faith to the airline and then passed on to American Express, for example, which is a significant concern, I would assume that you would have a right to pursue the U.S. court system.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. Merry Christmas and we will see you in the New Year.

**Mr. Collenette:** Honourable senators, I would like to thank the committee for the work it has done on all the bills. Let me say that the fun has only just begun; I can promise much more legislation next year, including the Airports Act, the Canada Transportation Act amendments and others. We will be seeing a lot of each other.

**The Chairman:** Honourable senators, we now have before us the Privacy Commissioner of Canada.

Please proceed, Mr. Radwanski.

**Mr. George Radwanski, Privacy Commissioner of Canada:** Honourable senators, I have brief remarks to make. I believe I have made my position on this matter quite clear. I will briefly restate it and I will be happy to answer any questions that honourable senators have.

I regarded this entire matter with some concern. Obviously, it is an instance where Canada is being forced by another country, in this case the U.S., to pass a law with some urgency that does touch on the privacy rights of Canadians. I wish to say, with regard to Bill C-42 and now, of course, its offshoot, Bill C-44, that I have had some very positive meetings and discussions with officials of the Department of Transport and also with the minister. With regard to Bill C-42, those discussions are continuing. With regard to Bill C-44, I asked for one amendment, which I will return to in a moment, and the minister did in fact introduce it and it is in the version of the bill that was passed by the House of Commons.

annexes 1 et 2 vont être réellement conservés par les autorités compétentes et qu'ils ne seront pas vendus ou donnés à d'autres entités?

**M. Collenette:** Selon l'annexe 5, sur demande, les renseignements fournis au sous-secrétaire des Services douaniers en vertu du présent paragraphe, peuvent être communiqués à d'autres agences fédérales dans le but de protéger la sécurité nationale.

Malheureusement, de votre point de vue, nous devons nous en remettre au droit américain pour que ces renseignements soient protégés. Il ne faudrait toutefois pas trop critiquer le système américain. Il existe aux États-Unis des dispositions constitutionnelles que peuvent invoquer, du moins je le pense, les personnes qui ne sont pas des citoyens américains. Cela n'est pas uniquement réservé aux citoyens américains. Je ne suis pas avocat, et je me trompe peut-être, mais nous avons notre avocat ici. Dans le cas où vous auriez donné de bonne foi des renseignements à une compagnie aérienne, qui les aurait ensuite transmis à American Express, par exemple, manoeuvre quelque peu inquiétante, et qui risqueraient ainsi d'être utilisée d'une façon non prévue par la loi, je pense que vous pourriez tenter des poursuites devant les tribunaux américains.

**La présidente:** Merci, monsieur le ministre. Nous vous souhaitons Joyeux Noël et nous nous reverrons l'année prochaine.

**M. Collenette:** Honorables sénateurs, je tiens à remercier le comité du travail qu'il a effectué sur tous ces projets de loi. Permettez-moi de vous signaler que tout cela ne fait que commencer; je peux vous promettre que l'année prochaine, vous aurez d'autres projets de loi à examiner, notamment des modifications à la Loi sur les aéroports, à la Loi sur le transport au Canada, et à d'autres lois. Nous nous reverrons très souvent.

**La présidente:** Honorables sénateurs, nous allons entendre maintenant le commissaire à la protection de la vie privée du Canada.

Je vous invite à commencer, monsieur Radwanski.

**M. George Radwanski, Commissaire à la protection de la vie privée du Canada:** Honorables sénateurs, j'aimerais faire quelques brèves remarques. Je pense avoir exposé très clairement ma position sur cette question. Je vais brièvement la reformuler et je serai ensuite heureux de répondre aux questions que les honorables sénateurs voudront me poser.

J'ai examiné toute cette question avec une certaine inquiétude. Bien évidemment, il s'agit d'un cas où le Canada est obligé par un autre pays, dans ce cas-ci les États-Unis, d'adopter, de façon relativement rapide, une loi qui touche les droits au respect de la vie privée des Canadiens. Je tiens à dire qu'au sujet du projet de loi C-42, et maintenant, bien entendu, du projet de loi C-44 qui en découle, j'ai eu des rencontres et des discussions très positives avec des fonctionnaires du ministère des Transports ainsi qu'avec le ministre. Pour ce qui est du projet de loi C-42, ces discussions se poursuivent. Pour ce qui est du projet de loi C-44, j'ai demandé une modification, sur laquelle je vais revenir dans un instant, et le ministre l'a en fait proposée et elle figure dans la version du projet de loi qui a été adopté par la Chambre des communes.



I have expressed other concerns that I hope the minister and the department will continue to move forward toward addressing, and I certainly intend to stay quite involved in that. The amendment I requested was to address the concern that, while this information is being provided to U.S. or other foreign authorities on the basis of an exemption from the new private-sector privacy law in order to permit its provision, really because we are being coerced to do so, it would not be appropriate if our own government and its agencies were to be a backdoor beneficiary of having this information flow back into Canada used for limited purposes under a variety of information-sharing agreements with the U.S. or any other countries. Therefore, I requested an amendment to ensure that information thus collected by other countries could not be collected back by the Canadian government or its agencies and departments, except for purposes of national security and public safety and defence, and that amendment was put into the bill.

I have additional concerns that obviously, given the time frame and other circumstances, were not to be addressed in the legislation but they, nevertheless, remain important concerns. The first is that there are, in my analysis, no effective safeguards on what happens to such information about Canadians once it is provided to foreign authorities, in particular in this instance, the United States.

The United States does have a Privacy Act. First, that act, unless the Canadian legislation has no real effective oversight provisions, has no oversight body or official as there is in Canada. Second, of even greater concern, the privacy protections of that act, such as they are, do not apply to foreigners. The act refers to "if they do not." It refers to the rights of individuals, and individuals is defined as citizens of the United States or landed immigrants. A Canadian has no rights or recourse under the American privacy law as such. It is a matter of goodwill, if that. There are no legislated protections. That is a concern, obviously.

I have asked the Minister of Transport to nevertheless engage very actively in discussions with the U.S. authorities and seek undertakings that the information collected for purposes of security will not find its way either to private-sector entities or other entities in the U.S. or to other third-party countries, allied countries, for instance, under various information-sharing agreements. That is the first point.

Another concern, of course, first at the level of principle, is that the exact data elements that are to be provided to other countries under this legislation are not specified in the law; they are to be spelled out in regulations. As a general statement of principle, when we are touching on the rights of Canadians, and particularly when you are touching on a fundamental human right like privacy, it is obviously preferable that the specific degree to which that right may be intruded upon should be spelled out in legislation or subject to this whole process, and debate and so forth.

J'ai également signalé d'autres aspects problématiques que le ministre et son ministère vont, je l'espère, tenter de régler et j'ai l'intention de suivre de près toute cette question. La modification que j'ai demandée répondait au fait que, d'une part, ces renseignements étaient fournis aux États-Unis ou à d'autres pays étrangers à la suite d'une exception apportée à la nouvelle loi sur la protection des renseignements personnels du secteur privé, en fait parce que nous avons été contraints de le faire, et que, d'autre part, il ne serait pas souhaitable que notre propre gouvernement et ses organismes puissent obtenir, indirectement, ces renseignements grâce aux diverses ententes d'échange de renseignements conclues par le Canada et les États-Unis et aussi par d'autres pays. C'est pourquoi j'ai demandé que l'on fasse en sorte que les renseignements transmis à d'autres pays ne puissent être récupérés par le gouvernement canadien ou par ses organismes et ministères, si ce n'est à des fins de sécurité nationale, de sécurité publique et de défense; cette modification a été ajoutée au projet de loi.

Il y a d'autres aspects qui me préoccupent, mais compte tenu du calendrier et de la situation, ils n'ont pu être abordés dans ce projet de loi, ce qui n'en modifie aucunement l'importance. Le premier de ces aspects est que, d'après moi, les renseignements concernant des Canadiens qui sont fournis à des autorités étrangères, dans ce cas-ci aux États-Unis, ne bénéficient d'aucune protection.

Les États-Unis ont adopté le Privacy Act (Loi sur la protection des renseignements personnels). Tout d'abord, à la différence de la loi canadienne, cette loi ne contient aucune disposition accordant une protection à ces renseignements, et ne prévoit pas d'organisme de surveillance, comme c'est le cas au Canada. Deuxièmement, ce qui est encore plus grave, les quelques dispositions qui existent dans cette loi à ce sujet ne s'appliquent pas aux étrangers. Cette loi parle de «s'ils n'en sont pas». Elle accorde des droits aux individus qui sont définis comme étant les citoyens des États-Unis ou les résidents permanents. Les Canadiens ne disposent d'aucun recours et d'aucun droit aux termes de la loi américaine sur la protection des renseignements personnels. C'est une question de bonne volonté, et encore. Le droit américain ne prévoit aucune protection. Cela est évidemment inquiétant.

J'ai demandé au ministre des Transports de poursuivre activement des discussions avec les autorités américaines pour veiller à ce que les renseignements obtenus à des fins de sécurité ne soient pas transmis à des organismes privés ou publics ou à ceux de pays tiers, de pays alliés, par exemple, en raison de l'existence de conventions concernant l'échange de renseignements. Voilà le premier point.

Sur le plan des principes, il y a aussi le fait que les renseignements qui doivent être fournis aux autres pays selon ce projet de loi ne sont pas définis dans le projet lui-même, mais dans le règlement. D'une façon générale, lorsqu'une mesure touche les droits des Canadiens, et en particulier un droit fondamental de la personne comme les renseignements personnels, il est évidemment préférable que la restriction que l'on entend apporter à ces droits soit prévue par une disposition législative et soumis au processus législatif, à un débat, et cetera.

I understand why I would not get very far in pressing for the law to be changed in that way. Given that this law is in response to external pressure and the demands for specific information items may change, obviously there would be a concern that the legislative process might be too slow. However, the principle remains that it would be obviously preferable if the details were in the law. Given that they are not, it is very much my hope that when the regulations are being prepared I will be given an opportunity to comment and that draft regulations will be made public in a formal sense. This is a statement of intent of regulations; these are not draft regulations. However, it is very much hoped that the regulations will be made public and that there will be an opportunity for discussion on the data elements that are presented there.

**Senator Oliver:** They are always gazetted, as the minister said.

**Mr. Radwanski:** It is a matter of timing and whether there is one day to deal with the matter or two weeks. That is a concern.

Equally, it is very much my hope that, if the government feels the need to amend the regulations by Order in Council, my office and I will be given notice and a chance to make representations and raise any concerns. I say that because some data elements are of greater concern than others. In the current list, as provided, Schedule 1 is innocuous. Schedule 2, for the most part, is innocuous. There are a few things that concern me somewhat. I am not clear why the authorities of a foreign country and whoever else may be privy to this information should have the home address and the telephone number of Canadians who travel. That information is not normally provided in crossing the border; we do not provide that information when we drive across the border. I am not sure why that which can be sensitive, personal information should be available without adequate safeguards.

I also have a concern with respect to means of payment. If it means a notation as to whether payment was cash, credit card, debit card, travellers cheques, fine. However, I would like it to be very clear that means of payment does not mean Amex card number such and such, expiry date such and such, because that is very personal information. When you do not know where the information could end up, that could be a cause for concern.

I would be very concerned if the United States or any other country were to ask for other data elements in the future. For example, if they were to ask for a traveller's frequent flier record for the past year that could pose a real threat in some ways to Canadians. Let me give you an example.

There are Canadians who do business in the Middle East and travel extensively. My understanding is that often those people carry two passports, one to be stamped by Israeli authorities and

Je comprends très bien pourquoi je n'obtiendrai pas que la loi soit modifiée de cette façon. Étant donné que cette loi répond à des pressions externes et que la nature des renseignements demandés est susceptible d'évoluer, il est évident que l'on a craint que le processus législatif soit trop lent. Il demeure qu'en principe, il est préférable que ce genre de mesure soit prévue par une loi. Cela ne se fera pas et j'espère vivement que j'aurai l'occasion de formuler des commentaires sur le règlement proposé et que ce règlement sera publié officiellement. Le document que nous avons ici expose l'objet du règlement; il ne contient pas le projet de règlement. J'espère vivement que le règlement sera rendu public et qu'il sera possible de tenir un débat sur les éléments et les données qui y sont mentionnés.

**Le sénateur Oliver:** Les règlements sont toujours publiés dans la *Gazette du Canada*, comme l'a déclaré le ministre.

**M. Radwanski:** C'est une question de temps; il faut savoir si nous aurons un jour ou deux semaines pour le faire. C'est un aspect préoccupant.

En outre, j'espère également que, si le gouvernement estime nécessaire de modifier le règlement en adoptant un décret, mon bureau et moi-même en serons avertis et auront l'occasion de présenter des observations et de soulever des questions. Je mentionne cela parce qu'il y a des catégories de renseignements qui posent davantage de questions que d'autres. Dans la liste actuelle, celle qui nous a été remise, l'annexe 1 ne pose aucun problème. L'annexe 2 est, dans l'ensemble, inoffensive. Elle contient toutefois quelques éléments qui m'inquiètent un peu. Je ne vois pas très bien pourquoi les autorités d'un pays étranger et les organismes ou personnes qui pourraient avoir accès à ces renseignements devraient connaître l'adresse et le numéro de téléphone des Canadiens qui voyagent. Ces renseignements ne sont pas normalement fournis lorsque l'on passe une frontière; nous ne donnons pas ces renseignements lorsque nous traversons la frontière en voiture. Je ne vois pas très bien pourquoi ce genre de renseignement personnel et sensible devrait être fourni, étant donné l'absence de protections suffisantes.

Je me pose également des questions au sujet du mode de paiement. S'il s'agit de mentionner que le paiement a été effectué en espèces, par carte de crédit, par carte de débit, par chèque de voyage, cela est très bien. Cependant, je voudrais qu'il soit très clair que le mode de paiement n'exige pas que l'on précise le numéro de carte American Express, sa date d'expiration, parce que ce sont là des renseignements très personnels. Il serait inquiétant d'avoir à les fournir, surtout lorsqu'on ne sait pas très bien qui pourrait y avoir finalement accès.

Je serais très inquiet si les États-Unis ou un autre pays demandait par la suite d'autres catégories de renseignements. Par exemple, s'ils demandaient le nombre de points de grands voyageurs accumulés au cours de l'année précédente, cela pourrait mettre gravement en danger certains Canadiens. Permettez-moi de vous en donner un exemple.

Il y a des Canadiens qui font du commerce avec le Moyen-Orient et qui s'y rendent très souvent. Je crois comprendre que bien souvent, ces personnes ont deux passeports, un qui est



one to be stamped by those of other Middle Eastern countries. Let's look at a worst-case scenario. The U.S. authorities get the frequent flier records for all travellers. The record for traveller X, a Canadian, indicates frequent trips to Israel and Arabic countries. Suppose that under a cooperation agreement that information found its way to Saudi Arabia, Kuwait or wherever else. If said Canadian turns up in a Middle Eastern country with a passport that indicates no travel to Israel, yet the authorities have a printout indicating the individual has made 10 trips to Israel, that individual could find himself in some difficulty and, depending on the country, perhaps at some risk.

These types of things are of concern. That is why it is important to have safeguards as to how the information will be used and that it will not be shared with other countries, and to have a real process for debate and assessment of any data elements that are included in the regulations for provision to other countries.

That being said, my discussions with the minister and the department to date have been positive. Certainly, it is my hope that they will proceed to act on these concerns. If they do not, it is certainly my intention to be vociferous in encouraging them to do so. At this point, I am at your disposal.

**Senator Oliver:** First I wish to thank you for the work you did in presenting the amendment that was passed in the House of Commons. It is a good amendment and thank you for that.

When you came into this room today, the minister was here and he was answering questions. You will recall that the last question I asked the minister related to protection of information that Canadians are obliged and will continue to be obliged to give to American authorities under this bill. You heard the minister's answer. His answer was very different from what you said. You said that you have asked the minister to seek undertakings about this matter. The minister's answer was not there. Can you explain to me the difference between the two answers to the same question?

**Mr. Radwanski:** I cannot, nor would I attempt to. It would not be appropriate for me to either comment on the minister's rationale for a given statement or to try to interpret his meaning. I can only tell you that the analysis that has been made by my office and myself is that there are no effective safeguards on how that information can be used. It is true that the American legislation says that information may be shared with other agencies for purposes of security. I note, first, that it does not say that it may be shared with anyone else for any other purpose. That is not irrelevant.

Second, you would then have to follow a detailed trail as to what constraints there are on any such other agency as to how it may share information. Even more of concern is that were there to

réservé aux autorités israéliennes et l'autre à celles des autres pays du Moyen-Orient. Prenons le pire des cas. Les autorités américaines obtiennent les dossiers de grands voyageurs pour tous les voyageurs. Le dossier du voyageur X, un Canadien, montre qu'il se rend fréquemment en Israël et dans les pays arabes. Supposons qu'en vertu d'un accord de coopération, ces renseignements soient communiqués aux autorités de l'Arabie saoudite, du Koweït ou d'un autre pays. Si le Canadien en question se rend dans un pays du Moyen-Orient avec un passeport qui indique qu'il n'a jamais été en Israël, et que les autorités ont en main un document électronique montrant que cette personne s'est rendue dix fois en Israël, ce Canadien pourrait se trouver dans une situation délicate et, selon le pays où il se trouve, il pourrait même être en danger.

Pour moi, ce genre de chose est préoccupant. C'est pourquoi il est important de mettre en place des balises concernant l'utilisation des renseignements fournis et pour éviter qu'ils soient communiqués à d'autres pays. Il faut également que les catégories de renseignements qu'un règlement permettrait de communiquer à d'autres pays fassent l'objet de débats et d'études.

Cela dit, les discussions que j'ai eues avec le ministre et son ministère ont été très positives. J'espère qu'ils se sont efforcés de résoudre ces difficultés. S'ils ne le font pas, j'ai tout à fait l'intention de les inviter vivement à le faire. Je suis maintenant à votre disposition.

**Le sénateur Oliver:** Je veux d'abord vous remercier pour le travail que vous avez fait lorsque vous avez présenté la modification qui a été adoptée par la Chambre des communes. C'est une excellente modification et je vous en remercie.

Lorsque vous êtes arrivé dans la salle aujourd'hui, le ministre était en train de répondre à des questions. Vous vous souvenez que la dernière question que j'ai posée au ministre concernait la protection dont bénéficiaient les renseignements que les Canadiens sont obligés de fournir aux autorités américaines aux termes de ce projet de loi. Vous avez entendu la réponse qu'a fournie le ministre. Cette réponse était très différente de ce que vous avez répondu à ce sujet. Vous dites que vous avez demandé au ministre d'essayer d'obtenir des assurances à ce sujet. La réponse du ministre n'en fait pas mention. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi il existe une différence entre les deux réponses données à la même question?

**M. Radwanski:** Je ne peux pas et je n'essayerais pas de le faire. Il ne m'appartient pas de formuler des commentaires sur les raisons pour lesquelles le ministre a fait certaines déclarations, ni d'essayer d'interpréter ses déclarations. Je peux uniquement vous dire que, d'après l'analyse que j'ai faite avec l'aide de mes collaborateurs, il n'existe aucun mécanisme limitant la façon dont ces renseignements peuvent être utilisés. Il est vrai que, selon la loi américaine, ces renseignements peuvent être communiqués à d'autres agences gouvernementales à des fins de sécurité. Je note, en premier lieu, que cette loi ne dit pas que ces renseignements peuvent être communiqués à n'importe qui, ni dans n'importe quel but. Cela est un élément pertinent.

Deuxièmement, il faudrait ensuite déterminer quelles sont les restrictions que la loi apporte à la divulgation de ces renseignements par l'organisme gouvernemental en question.



be a breach, even a systematic one, I am not aware what recourse, first of all, a Canadian would have, because the Privacy Act protections do not apply.

One of the interesting things about privacy rights is that a violation of privacy is irreparable. Once people know something about you that they should not, there is no way to make it unknown. In the worst-case scenario that I described, where the information was conveyed to a third-party country, let alone what would happen if it were for commercial interests, data mining or what have you, by the time you find out and complain you may have a serious problem. Your privacy may have irrevocably been damaged. What is your recourse — suing someone in the American courts? I do not know what success one might expect. However, I know that even a receipt of damages in a best-case scenario cannot sometimes undo the damage, so it is better to have safeguards upfront.

**Senator Oliver:** My second concern is computer-aided profiling, CAPS. I have asked a number of witnesses about it; I would now like to ask you about this subject. First, what do you know about CAPS and how are Canadians' rights under the Charter, constitutional rights and legal, to be protected by American's use of computer-aided profiling, based on some of the data from Schedules 1 and 2 and such other data that they may have put into their computer?

**Mr. Radwanski:** The answer to the first question is that I know that these techniques exist. There are many ways in which they can be used and applied. I do not know exactly what the Americans are doing at present or what any other jurisdiction might do.

**Senator Oliver:** Have you seen any of their programs or their database?

**Mr. Radwanski:** I have not.

As to how the constitutional rights of Canadians are protected, they are not protected in the U.S. at all. A Canadian has no constitutional rights in the U.S. Canadian constitutional protections are of no interest to another jurisdiction when it is exercising its jurisdiction on its soil. That is why it is so important to have, ideally, safeguards upfront, because the information can be put to any use that another country chooses.

**Senator Oliver:** What would you suggest, if anything, that we as Canadian public policy-makers do to ensure that the CAPS is not used to profile a particular individual in a particular group?

**Mr. Radwanski:** I suppose we cannot ensure that the Americans do not build profiles, or any other country. Frankly, as far as that goes, when you are in another country, you are subject to its laws. To the extent that they have information about you,

Même dans un cas inquiétant, un cas où il y aurait violation de ces dispositions, même systématique, je ne vois pas quels recours pourrait exercer un Canadien parce que la Loi sur la protection des renseignements personnels ne s'applique pas.

Un des aspects intéressants des droits en matière de vie privée est qu'il n'est pas possible de réparer les atteintes à ces droits. Une fois que les gens ont appris quelque chose qu'ils ne devraient pas savoir, il est impossible de les obliger à oublier cette chose. Dans le pire des cas dont j'ai parlé tout à l'heure, lorsque le renseignement a été transmis à un pays tiers, même sans parler de la communication d'aspects commerciaux, de données minières ou autres, la situation peut se détériorer rapidement, avant même que l'intéressé ait appris l'existence de cette atteinte et puisse porter plainte. Le préjudice causé à votre vie privée peut être irréparable. Quels sont vos recours — poursuivre quelqu'un devant les tribunaux américains? Je ne sais pas ce que l'on pourrait vraiment obtenir ainsi. Je sais toutefois que l'attribution de dommages-intérêts, dans le meilleur des cas, ne permet pas de réparer le préjudice subi; il est donc préférable de mettre en place des protections dès le départ.

**Le sénateur Oliver:** Ma deuxième question concerne l'établissement de profils assisté par ordinateur, le système CAPS. J'ai interrogé un certain nombre de témoins à ce sujet; je vais maintenant vous en poser à vous. Premièrement, que savez-vous du système CAPS et est-ce que les droits que possèdent les Canadiens en vertu de la Charte, de la Constitution et de leur système juridique, sont protégés lorsque les Américains utilisent l'établissement de profils assisté par ordinateur en se fondant sur les données prévues aux annexes 1 et 2 et sur les autres données qu'ils peuvent posséder dans leur banque de données?

**M. Radwanski:** La réponse à votre première question est que je sais que ces techniques existent. Elles peuvent être utilisées et appliquées de nombreuses façons. Je ne sais pas exactement ce que font les Américains à l'heure actuelle dans ce domaine, ni ce que font d'autres pays.

**Le sénateur Oliver:** Avez-vous vu leurs programmes ou leur banque de données?

**M. Radwanski:** Non.

Quant à savoir si les droits constitutionnels des Canadiens sont protégés, je dirais qu'ils ne sont pas protégés du tout aux États-Unis. Les Canadiens n'ont aucun droit constitutionnel aux États-Unis. Les protections constitutionnelles canadiennes n'intéressent aucunement les autres pays lorsqu'ils exercent leurs pouvoirs sur leur territoire. C'est pourquoi il serait si important, idéalement, de mettre en place des mécanismes de protection dès le départ, parce que le pays qui reçoit ces renseignements peut les utiliser comme il l'entend.

**Le sénateur Oliver:** Pensez-vous que nous puissions faire quelque chose, en tant que décideurs publics canadiens, pour veiller à ce que le système CAPS ne soit pas utilisé pour cibler un individu ou un groupe particulier?

**M. Radwanski:** Je pense qu'il n'est pas possible d'éviter que les Américains établissent ce genre de profil, ou que d'autres pays le fassent. Je dois vous dire que, lorsque vous vous trouvez dans un autre pays, ce sont les lois de ce pays qui s'appliquent à vous.

they can profile you in any way they like. That is presumably why they want the information.

At the end of the day, Canadians do have the option of not entering a country if they do not want to be subject to its approach to human rights, investigative techniques or what have you.

As Canada's Privacy Commissioner, my concern is, of necessity, a limited one. The argument is a technical one: If we make an exception in Canada's private law to permit a transfer to another country, it is very important that our government be dynamic in seeking safeguards from that country. At the end of the day, the United States and we are supposed to be allies. We are supposed to be on the same page.

They are not an adversary. I do not think we should be timid about saying to them that we are providing the information for the purpose that they stated but that we would like an assurance that it will only be used for the purposes for which it was stated. If they want it, we want assurances that the information will not be given to others. Let other countries ask for the information on their own merits if and, as they want it.

**Senator Oliver:** Should we have that in Bill C-44 that this information shall not under any circumstances be disseminated?

**Mr. Radwanski:** Senator, that would be wonderful. To be honest with you, my role as I interpret it in these matters is to pursue the art of the possible. If I had taken a dogmatic position on this proposed legislation, much as I find the bill a cause of discomfort —

**Senator Spivak:** Repugnant.

**Mr. Radwanski:** Those were my words but that applied to the circumstance of having to rush this legislation through with effectively a gun to our heads by a supposed ally. I find it highly uncomfortable to have this kind of legislation in these circumstances, but I regard my role to be to do what I can to improve it. I also should be reasonably aware of the constraints under which it is being introduced.

Frankly, if I persuaded this committee right now that it should be right in the legislation, again speaking of the art of the possible, given that the House of Commons is rising today and this stuff must be rushed through —

**Senator Oliver:** It is not rising today.

**Mr. Radwanski:** Is it not?

**Senator Oliver:** They are waiting for you.

Dans la mesure où les autorités de ce pays ont des renseignements à votre sujet, elles peuvent établir les profils qu'elles souhaitent. C'est pour cette raison que les autorités veulent ce genre de renseignements.

En fin de compte, les Canadiens ont le choix de ne pas se rendre dans un pays donné, s'ils ne veulent pas être assujettis aux lois de ce pays concernant les droits de la personne, les techniques d'enquête ou d'autres aspects.

En tant que Commissaire à la protection de la vie privée du Canada, mon point de vue est nécessairement limité. Mon argument est de nature technique. Si nous créons une exception à nos règles en matière de vie privée, dans le but d'autoriser la communication de renseignements à un autre pays, il est très important que notre gouvernement demande à cet autre pays de limiter l'usage qui peut être fait de ces renseignements. En fin de compte, les États-Unis et le Canada sont officiellement des alliés. Nous devons normalement nous retrouver du même côté.

Ce pays n'est pas un adversaire. Je ne pense pas que nous devrions être gênés de leur dire que nous sommes disposés à leur fournir les renseignements demandés pour les fins qu'ils ont mentionnées, mais que nous aimerions qu'ils nous assurent que ces renseignements seront uniquement utilisés à ces fins. S'ils veulent ces renseignements, nous voulons être sûrs qu'ils ne seront pas transmis à d'autres entités. Si d'autres pays souhaitent obtenir ces renseignements, et bien, qu'ils nous les demandent.

**Le sénateur Oliver:** Devrions-nous mentionner dans le projet de loi C-44 que ces renseignements ne doivent être en aucun cas divulgués?

**M. Radwanski:** Sénateur, cela serait magnifique. Je dois vous dire, pour être franc avec vous, que je considère que dans ce domaine, mon rôle consiste à obtenir ce qu'il paraît possible d'obtenir. Si j'avais adopté une position dogmatique à l'égard de ce projet de loi, même si je le considère gênant...

**Le sénateur Spivak:** Choquant.

**M. Radwanski:** C'est effectivement le terme que j'ai utilisé mais je parlais à ce moment-là du fait que nous étions obligés d'adopter ce projet de loi à toute vitesse parce qu'un soi-disant allié nous braquait un pistolet sur la tempe. Je n'aime pas du tout devoir adopter ce genre de projet de loi dans ce genre de situation, mais je pense que mon rôle consiste à essayer de l'améliorer. Je dois également tenir compte des circonstances dans lesquelles il a été présenté.

Franchement, si je réussissais à convaincre aujourd'hui les membres du comité que cela devrait figurer dans le projet de loi, et je parle encore de l'art du possible, étant donné que la Chambre des communes suspend ses travaux aujourd'hui et que ce projet doit être approuvé...

**Le sénateur Oliver:** Elle ne suspendra pas ses travaux aujourd'hui.

**M. Radwanski:** Non?

**Le sénateur Oliver:** Ils vous attendent.



**Mr. Radwanski:** I do not know how realistic it would be that this kind of amendment would be put through, quite frankly. There is what is best and what is reasonably likely to happen.

When the countries to which this information may be provided are identified, you could recommend that those regulations be based on only identifying those countries that have agreed bilaterally to undertakings on limitations of the use of the information. I would certainly welcome this committee making that point and assisting me in persuading the minister that the department and the government should take a muscular approach to this, and the regulations should only list those countries that are willing to undertake to use it for the intended purpose.

**Senator Oliver:** Currently, there is only one country, the United States. Goodness knows what it might look like in a year.

**Mr. Radwanski:** There is a practical problem. The Americans have said they will not let our planes land or they will use harassing tactics if they do not get this.

**Senator Oliver:** Senator LaPierre dealt with that yesterday.

**Mr. Radwanski:** I am aware that it is a practical issue is all I am saying.

**Senator Callbeck:** To follow up on Senator Oliver's line of questioning, am I to understand that there are no effective safeguards there for the information that we supply the Americans? You mentioned that you have asked the minister to provide an undertaking. If the minister does not get an undertaking from the Americans, are you saying that the information that we give the United States could be passed on to other countries?

**Mr. Radwanski:** I do not know what would prevent it. The United States has presumably —

**The Chairman:** Is there anything in the American legislation?

**Mr. Radwanski:** I am not aware of any explicit restriction on that, particularly since the United States does have information-sharing agreements, as do we. They have intelligence-sharing agreements with countries it regards as allies, and certainly countries that are allies in this "war."

Let me put it this way. In discussions I had with officials of the Department of Transport, I asked about safeguards and the answer was that there were none.

My office has done this research. We certainly have not found any evidence of a safeguard that in a binding way would prevent the United States from doing anything it chooses with this information.

I suppose you could call the American ambassador and put that question to him. If there is such a safeguard, we have certainly not

**M. Radwanski:** Je ne sais pas s'il serait très réaliste d'introduire ce genre de modification. Il y a ce qui est souhaitable et il y a ce qui est raisonnablement possible.

Lorsqu'on saura quels sont les pays auxquels ces renseignements peuvent être fournis, vous pourrez recommander que le règlement n'autorise la divulgation de ces renseignements qu'aux pays qui ont accepté, sur une base bilatérale, de limiter l'utilisation de ces renseignements. Je serais très heureux que le comité adopte cette position et qu'il m'aide à convaincre le ministre que son ministère et le gouvernement devraient prendre une position ferme à ce sujet et que le Parlement ne devrait énumérer que les pays qui sont prêts à donner de telles assurances à ce sujet.

**Le sénateur Oliver:** À l'heure actuelle, il n'y a qu'un seul pays, les États-Unis. Dieu sait combien il y en aura l'année prochaine.

**M. Radwanski:** Il y a un problème pratique. Les Américains ont déclaré qu'ils auraient recours à des tactiques de harcèlement ou qu'ils interdiraient à nos avions d'atterrir sur leur territoire si nous ne faisons pas ce qu'ils demandaient.

**Le sénateur Oliver:** Le sénateur LaPierre a parlé de cet aspect hier.

**M. Radwanski:** Je dis simplement que je suis conscient du fait qu'il s'agit d'une question pratique.

**Le sénateur Callbeck:** Pour poursuivre le sujet abordé par le sénateur Oliver, dois-je comprendre que nous n'avons aucune garantie réelle pour ce qui est des renseignements que nous fournissons aux Américains? Vous avez déclaré que vous aviez demandé au ministre d'obtenir des Américains des assurances à ce sujet. Si le ministre n'obtient pas les assurances recherchées, pensez-vous que les renseignements que nous transmettons aux États-Unis pourraient être communiqués à d'autres pays?

**M. Radwanski:** Je ne vois pas ce qui pourrait empêcher cela. Les États-Unis ont...

**La présidente:** Existe-t-il quelque chose dans la loi américaine?

**M. Radwanski:** À ma connaissance, il n'existe pas de restriction expresse à ce sujet, en particulier parce que les États-Unis n'ont pas conclu d'ententes relatives à l'échange de renseignements, comme nous l'avons fait. Ils ont des ententes qui portent sur les renseignements de sécurité avec des pays qu'ils considèrent comme leurs alliés, et en tout cas, avec les pays qu'ils considèrent comme des alliés dans cette «guerre».

Voilà ce que je peux vous dire. Au cours des discussions que j'ai eues avec les fonctionnaires du ministère des Transports, j'ai demandé des garanties et l'on m'a répondu qu'il n'y en avait pas.

Mes assistants ont effectué une recherche. Nous n'avons trouvé aucune trace de disposition qui interdirait aux États-Unis de faire ce qu'ils veulent de ces renseignements.

Il serait sans doute possible de convoquer l'ambassadeur américain et de lui poser la question. Si ce genre de protection



discovered it. That is the most I can tell you. My view is that there is not.

**Senator Spivak:** You stated, and I certainly have noted an increasing tendency in this respect, that there are general statements that are not in the law but in the regulations. This is happening more and more. It is almost to the point where there is legislation by regulation.

I realize that your office can comment, but we are talking about parliamentary involvement in decision making on legislation that is now regulation. What would you suggest is the remedy for that practice? I know that is not exactly what you are saying but you did make that statement.

Do you think that the reasons that initially prevented parliamentarians from amending regulations are now perhaps obsolete? It is a leading question.

**Mr. Radwanski:** That is an important question. I must be careful in my role not to go beyond my mandate as Privacy Commissioner. That is a discipline I have had to impose on myself since I took the position. Obviously, as a private citizen, as a student of public policy, I have many views on a great many things, but I should limit myself.

I am very much on record as being of the view that matters that touch on rights should be spelled out in legislation, not left to regulation. One example, if you will, is that I went to the point of accepting an invitation to testify before an Ontario legislative committee on their so-called health privacy law last winter. The main point I made was that the thing was unsalvageable and should be scrapped and rewritten because all of the important provisions that touched on health privacy rights were left up to regulation, which is to say ministerial fiat.

A principle that should be applied is that rights are to be infringed or limited it should be subject to full parliamentary debate and to this kind of process, not done by regulatory process, which can happen quickly without debate.

What can be done? It is ultimately up to the legislative process.

These are somewhat exceptional circumstances, given that this is really not our legislation; it is American legislation forced on us. This is a special case, and I do not want to say much more about that.

However, a committee like this or the Senate could simply, as a normal course of events, refuse to pass legislation unless its key provisions are explicit rather than left to regulation. As a general approach to our fundamental rights, and in my case to the right of privacy, I would welcome that. I would say put it in the law, debate it up front, have this kind of hearing, and if you are going

existe, nous ne l'avons pas encore trouvée. Voilà ce que je peux vous dire. D'après moi, il n'y en a pas.

**Le sénateur Spivak:** Vous avez mentionné, et j'ai noté effectivement que cette tendance s'accroît progressivement, que certaines mesures générales ne figurent plus dans les lois mais dans les règlements. Cela arrive de plus en plus fréquemment. L'on pourrait presque dire que la réglementation s'est substituée à la législation.

Je sais que votre bureau peut présenter des commentaires mais il s'agit ici de la participation des parlementaires à la prise de décision au sujet des lois qui se transforment maintenant en règlements. Avez-vous une suggestion concrète à faire à ce sujet? Je sais que ce n'est pas exactement ce que vous avez dit, mais vous avez fait une déclaration en ce sens.

Pensez-vous que les raisons qui interdisaient, au départ, aux parlementaires de modifier les règlements sont peut-être maintenant dépassées? C'est une question piégée.

**M. Radwanski:** C'est une question importante. Je dois être prudent et ne pas outrepasser mon rôle de Commissaire à la protection de la vie privée. C'est une règle que j'ai dû m'imposer depuis que j'occupe ce poste. Bien évidemment, en tant que citoyen, en tant que personne qui s'intéresse aux questions de société, j'ai une opinion sur de nombreux sujets, mais je dois me limiter.

J'ai déjà déclaré officiellement à plusieurs reprises que les mesures qui concernaient les droits de la personne devaient être adoptées par voie législative et non pas par voie réglementaire. Je peux vous donner un exemple. J'ai été jusqu'à témoigner, l'hiver dernier, devant un comité de l'assemblée législative de l'Ontario au sujet de ce qu'ils appellent la loi sur les renseignements personnels en matière de santé. La principale remarque que j'ai faite était qu'il n'était pas possible de sauver ce projet de loi, qu'il fallait le mettre de côté et le réécrire complètement parce que toutes les dispositions importantes concernant les droits à la protection des renseignements personnels en matière de santé étaient définies par règlement, c'est-à-dire qu'elles dépendaient du bon plaisir d'un ministre.

Il faudrait adopter comme principe que, pour restreindre ou limiter des droits, il faut procéder par voie législative, ce qui implique un débat parlementaire, et non par voie réglementaire, un processus qui peut être très rapide et qui ne comporte pas de débat public.

Que peut-on faire? Cela dépend en fin de compte du processus législatif.

Nous nous trouvons dans des circonstances assez exceptionnelles, puisque ce n'est pas vraiment notre projet de loi mais un projet de loi américain qu'on nous oblige à adopter. C'est un cas particulier et je ne voudrais pas en dire davantage à ce sujet.

Cependant, un comité comme le vôtre ou le Sénat pourrait simplement décider de refuser d'adopter un projet de loi lorsque le contenu de ses dispositions essentielles doit être précisé par règlement. Je serais tout à fait en faveur d'un tel principe lorsque sont en jeu des droits fondamentaux, et dans mon cas particulier, le droit à la protection des renseignements personnels. Je dirais

to change it, ensure that you come back to Parliament, to the law-making authority, and have full debate. That is simply a good principle to apply when we are dealing with fundamental human rights of a kind that privacy is.

**Senator Spivak:** Let me say that, given your mandate, I consider that statement of profound importance. Think of the amount of legislation that touches on human rights. I welcome your statement. I really do for many reasons.

Let us say that Parliament does not have the right to change the legislation in the last analysis. I appreciate what you are saying about not passing the legislation unless what is in the regulations concerning human rights is in the legislation. However, should we at least require that those regulations be brought before Parliament when they are changed?

**Mr. Radwanski:** We are getting into the realm of political science that is beyond my appropriate range of comment. I do not know the regulations.

**Senator Spivak:** I will put the question a different way.

**Mr. Radwanski:** If I may finish the thought, senator.

Regulations by their nature are the prerogative of the Governor in Council. I am not sure that that can, as a matter of political science, be subject to parliamentary approval, or it is no longer regulations. That is something your experts would have to advise you on. I could not sit here and say that that should be done, because I would be getting into a realm that goes beyond my competence.

**Senator Spivak:** I appreciate that. However, you did say in your initial statement that regulations should be supervised. What I am really probing for is how should they be supervised?

**Mr. Radwanski:** If the government is willing to bring them forward to committees, that is great.

**Senator Spivak:** Should we operate by noblesse oblige?

**Mr. Radwanski:** My point is the more openness the better. I have not done an analysis on the various possible methodologies. In the first instance, matters that touch on rights should not be done by regulation, in principle. Where, for one reason or another, they are being so done, by whatever method is used, there should be enough visibility to propose regulations or changes to regulation, and there should be enough time between the making visible of such proposed regulations and their enactment for input and debate and that an office such as mine, for example, can provide its comments and, if need be, go public, as I do on many

qu'il faut inclure ces mesures dans un projet de loi, en débattre avant de l'adopter, tenir ce genre de séance et pour modifier ces dispositions, revenir devant le Parlement, devant l'autorité législative et débattre du bien-fondé des modifications. Cela me paraît être un principe sain qui doit s'appliquer lorsqu'il s'agit des droits fondamentaux de la personne, notamment en matière de vie privée.

**Le sénateur Spivak:** Permettez-moi de dire que j'attribue à cette déclaration une importance extrême, compte tenu de vos attributions. Pensez au nombre des dispositions législatives qui touchent les droits de la personne. Je suis heureux que vous ayez fait cette déclaration, et ce, pour plusieurs raisons.

Disons que le Parlement n'a pas le droit de modifier le projet de loi en dernière analyse. Je comprends ce que vous dites lorsque vous parlez de ne pas adopter un projet de loi si les dispositions qui concernent les droits de la personne sont définies par règlement et non par le projet de loi. Ne devrions-nous pas au moins demander que ce règlement soit présenté au Parlement avant qu'il ne soit modifié?

**M. Radwanski:** Nous entrons dans le domaine de la science politique, un domaine dans lequel il n'est pas approprié que je formule des commentaires. Je ne connais pas le règlement en question.

**Le sénateur Spivak:** Je vais formuler ma question différemment.

**M. Radwanski:** Permettez-moi de terminer mon idée, monsieur le sénateur.

Par leur nature, les règlements sont une prérogative du Gouverneur en Conseil. Je ne suis pas sûr que ce pouvoir puisse, sur le plan de la théorie politique, être assujéti à l'approbation du Parlement, sinon ce ne serait plus un règlement. C'est un point sur lequel vous devriez obtenir l'avis de spécialistes. Je ne puis affirmer que c'est la chose à faire, parce que cela relève d'un domaine dans lequel je ne suis pas compétent.

**Le sénateur Spivak:** Je le comprends. Vous avez toutefois déclaré dans votre exposé initial qu'il fallait que le règlement fasse l'objet d'un contrôle. J'essaie en fait de savoir comment l'on pourrait surveiller ou contrôler le contenu de ce règlement?

**M. Radwanski:** Si le gouvernement accepte de le présenter à des comités, ce serait une excellente chose.

**Le sénateur Spivak:** Est-il bon de s'en remettre à un pouvoir discrétionnaire?

**M. Radwanski:** Je pense qu'il faut viser le maximum de transparence. Je n'ai pas étudié les différentes méthodes possibles. En premier lieu, les questions qui concernent les droits de la personne ne devraient pas être réglées, en principe, par voie réglementaire. Lorsque c'est néanmoins le cas pour une raison ou une autre, les projets ou les modifications de règlement devraient être rendus publics et il faudrait prévoir entre la publication du projet de règlement et son adoption un délai suffisant pour favoriser la participation des intéressés et la tenue d'un débat et pour qu'un bureau comme le mien, par exemple, puisse présenter



issues and try to rally public support. There are many ways that that could be done.

I do want to be careful about this specific issue. I wish to emphasize that this is somewhat unusual. I do not wish to appear to be critical of the minister in this case, simply because the American law provides that they can ask for any data elements they want.

If we were to pass that in law, and the Americans in the first week of January were to suddenly add three data elements, short of being able to mount the entire parliamentary process in a very short time, recall Parliament, have debate and so on, we could find ourselves in a jam where we are under the same threat as we were this time if the government is not able to quickly enough accede.

That is the circumstance that I find repugnant, but it is a fact of life in this case. On the general principle, I think we are on the same page.

**Senator Spivak:** I understand the reason for this bill and I do not even find a matter of great concern the kinds of information under Schedule 2. However, if there is a terrorist, those kinds of things are important, such as a one-way ticket, only if it would have the safeguard that you suggested.

Let me just clarify what it is you suggested might be a safeguard. There could be a bilateral treaty in which countries would agree not to share this information unless it was a matter of national safety. I do not know what you were exactly getting at, though I have some idea.

**Mr. Radwanski:** I am not sure it would be as formal as a bilateral treaty. I would like the Canadian government to be able to get an undertaking from the U.S. authorities that the information will be used within the U.S. only for purposes of security, will not be transferred to third parties like the commercial private sector and will not be transferred under information-sharing agreements to any third-party countries. That is the key safeguard in that respect.

Senator Spivak, I think you and I are in agreement that most of those data elements are not particularly privacy sensitive. The trouble is that those data elements are not a definitive list; any other data elements could be. Some of these could be, the address, the phone number, a credit card number. Even dietary preference, for instance, which is one of the data elements they were looking at previously, could lead to false inferences about religion or health. If someone has a low-sodium diet, for instance, is there an inference that the individual has heart trouble? What if the insurers get hold of that information? There are many instances that could arise.

des commentaires et, en cas de besoin, saisir la population de ces questions, comme je le fais souvent dans le but d'amener la population à intervenir. Cela peut se faire de plusieurs façons.

Je tiens à être prudent pour ce qui est de cette question précise. Je tiens à souligner que la situation est quelque peu inhabituelle. Je ne voudrais pas que l'on croit que je critique la position du ministre dans ce dossier, pour la seule raison que le droit américain prévoit que les autorités américaines peuvent exiger qu'on leur communique les données qu'elles souhaitent avoir.

Si nous adoptons ces mesures sous forme législative, et que les Américains décident tout à coup, au cours de la première semaine de janvier, d'ajouter trois catégories de données, nous pourrions nous retrouver dans la situation que nous avons connue, si le gouvernement ne parvenait pas à déclencher le processus législatif très rapidement, à rappeler le Parlement, à tenir un débat sur la question et le reste.

C'est la situation que je trouve choquante, mais c'est la réalité. D'une façon générale, je pense que nous sommes du même côté.

**Le sénateur Spivak:** Je comprends l'objet de ce projet de loi et je ne m'inquiète même pas beaucoup du genre de renseignements que l'on demande à l'annexe 2. Cependant, pour un terroriste, ces choses sont importantes, le fait qu'il ait acheté un billet, un aller simple, mais uniquement si cela est assorti des mesures de protection que vous proposez.

J'aimerais préciser ce qui semble être une mesure de protection pour vous. On pourrait négocier un traité bilatéral où les États partie accepteraient de ne s'échanger ce genre de renseignements que pour des raisons de sécurité nationale. Je ne sais pas où vous vouliez en venir exactement, même si je crois le savoir.

**M. Radwanski:** Je ne suis pas certain que cela devrait être aussi officiel qu'un traité bilatéral. J'aimerais que le gouvernement canadien obtienne des autorités américaines l'assurance que les renseignements seront utilisés aux États-Unis uniquement à des fins de sécurité, qu'ils ne seront pas transmis à des tiers, comme des entreprises du secteur privé, et ne seront pas communiqués à des pays tiers en vertu d'ententes d'échange de renseignements. C'est là la principale mesure de protection que je proposerais.

Sénateur Spivak, je pense que vous et moi nous nous entendons pour dire que la plupart des renseignements demandés ne sont pas particulièrement sensibles. La difficulté vient du fait que la liste de ces renseignements n'est pas définitive; elle pourrait comprendre n'importe quel autre renseignement. Il pourrait s'agir de l'adresse, du numéro de téléphone, du numéro de carte de crédit des passagers. Même les préférences diététiques, un des éléments examinés par les autorités antérieurement, pourraient entraîner de fausses conclusions au sujet de la religion ou de la santé du passager. Si un passager suit un régime à faible teneur en sodium, par exemple, cela veut-il dire qu'il a une maladie de coeur? Qu'arriverait-il si son assureur obtenait ce renseignement? On pourrait penser à toutes sortes de situations.

[Translation]

**Senator Lapierre:** Minister Collenette has mentioned that high level officials were drafting or have begun to study with all the countries concerned an international protocol, which would allow or specify the questions to be asked, the information to be provided and the protection that would be afforded to those answers. Would you agree with that?

[English]

**Mr. Radwanski:** The difficulty with international agreements is that they can limit privacy and they can be negotiated to the lowest common denominator. It is not for me to be in favour of or against an international agreement.

I would certainly argue that in any such negotiation, our government should insist that only those data elements that are clearly necessary for security reasons could be included, that the list be as narrow as possible and that there be very clear safeguards, again, on the uses to which the information would be put and the locations to which it could go.

International agreements are not good or bad in themselves, any more than federal or provincial agreements. The issue is: What would the content be? One always worries in such negotiations about the importance of Canada taking a strong position that is consistent with our values rather than simply with some international consensus.

**Senator LaPierre:** I take that for granted.

**Senator Callbeck:** Following up on the question that I asked previously, as it stands now, once we give the Americans the information they can do what they like; in other words, they own the information; is that correct?

**Mr. Radwanski:** That is certainly my sense.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Radwanski, for your presence here and the good advice that you have given us. Merry Christmas.

Honourable senators, is it agreed that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-44?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the title stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators, that this bill be adopted without amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

[Français]

**Le sénateur Lapierre:** Monsieur le ministre Collenette a mentionné que des hautes instances sont à préparer ou à étudier la préparation d'un protocole international avec tous les pays impliqués, qui permettraient ou qui étudieraient les questions à poser; les informations à donner et la protection nécessaire à ces questions. Seriez-vous d'accord avec cela?

[Traduction]

**M. Radwanski:** La difficulté que posent les conventions internationales est qu'elles ont parfois pour effet de limiter la protection des renseignements personnels et de déboucher, après négociation, sur le plus petit dénominateur commun. Il ne m'appartient pas de me prononcer sur l'opportunité de conclure une convention internationale.

Je pense toutefois que si notre gouvernement participait à de telles négociations, il devrait insister pour que la convention ne vise que les types de données qui sont vraiment nécessaires aux autorités pour des raisons de sécurité, et pour que la liste soit la plus réduite possible et qu'enfin, l'on prévoit des mécanismes de protection ayant pour effet de limiter la façon d'utiliser les renseignements et les organismes à qui ils pourraient être communiqués.

Les conventions internationales ne sont pas bonnes ou mauvaises par nature, tout comme les ententes fédérales ou provinciales. La question à se poser est la suivante: Quel devrait en être le contenu? Dans ce genre de négociations, on espère toujours que le Canada adoptera une position très ferme, conforme à nos valeurs et ne se contentera pas d'un vague consensus international.

**Le sénateur LaPierre:** Cela me paraît évident.

**Le sénateur Callbeck:** Pour revenir à la question que j'ai posée il y a un instant, lorsque nous donnons aux Américains des renseignements, ils peuvent ensuite en faire ce qu'ils veulent. Autrement dit, ils ont un droit de propriété sur ces renseignements; est-ce bien exact?

**M. Radwanski:** C'est effectivement ce que j'ai compris.

**La présidente:** Merci, monsieur Radwanski, d'être venu ici et des excellents conseils que vous nous avez transmis. Je vous souhaite un Joyeux Noël.

Honorables sénateurs, le comité accepte-t-il que nous procédions à l'étude article par article du projet de loi C-44?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Le titre est-il réservé?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Le titre est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs, pour que ce projet de loi soit adopté sans modification?

**Des voix:** D'accord.



**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators, that this bill be reported to the Senate?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

**Senator Oliver:** I would move that with the report there be an explanation about the use of information that is collected under Schedules 1 and 2 along the lines suggested by the Privacy Commissioner, that we ask the minister or the department to somehow seek safeguards on the use of the information so that it will not in any way bring harm to Canadians. The Privacy Commissioner gave examples.

**The Chairman:** I was wondering if we could do that when we do the study on Bill C-42.

**Senator Finestone:** I wish to pursue the comments made by Senator Oliver.

**The Chairman:** I am not objecting to comments.

**Senator Finestone:** I believe it would be timely to do address this matter here, because this is where we saw the Privacy Commissioner and the minister in juxtaposition, firstly. I would like to add an observation to our report on two issues. The first is that all regulations be tabled for review with this committee.

**The Chairman:** Do we want to table the observation now, so that it can be studied tomorrow?

**Senator Finestone:** That would be fine with me.

It would be simple. There are two issues I want to address, and then we can see how and when you want to address them. The first issue is a review of all regulations pertinent to information requested and required by other countries with respect to the travelling Canadian public. The second issue is on the point that some form of protocol be undertaken to ensure that no sharing of information takes place beyond the three categories required, that is, protecting national security or public safety or for the purpose of defence.

**The Chairman:** We would review the regulations with respect to this bill in February.

**Senator Finestone:** Madam Chairman, I am not asking that we do this now.

**Senator LaPierre:** I have been told that any committee can ask that the regulations be presented to it; the regulations are public documents. Consequently, we can review them and we can send an observation at that at that time. I am not too sure that we need to do that at this moment.

Second, after the provisions that were mentioned by Senators Finestone and Oliver, if I understand correctly, it seems to me that Bill C-42 deals with many issues that are analogous to this. It is important for us to return this legislation as quickly as possible.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs, pour qu'il soit fait rapport du projet de loi au Sénat?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté.

**Le sénateur Oliver:** Je propose d'ajouter au rapport une explication concernant l'utilisation des renseignements obtenus aux termes des annexes 1 et 2 qui s'inspirerait des suggestions du Commissaire à la protection de la vie privée et de demander au ministre ou au ministère de chercher à obtenir des assurances pour que les renseignements fournis ne puissent être utilisés de façon à nuire aux Canadiens. Le Commissaire à la protection de la vie privée en a donné des exemples.

**La présidente:** Je me demandais si nous ne pourrions pas faire cela lorsque nous étudierons le projet de loi C-42.

**Le sénateur Finestone:** J'aimerais continuer à parler des commentaires qu'a faits le sénateur Oliver.

**La présidente:** Je ne m'oppose pas à ce que vous fassiez des commentaires.

**Le sénateur Finestone:** Je pense qu'il serait opportun d'aborder cette question ici, parce que, tout d'abord, c'est à ce sujet que nous avons entendu ensemble le Commissaire à la protection de la vie privée et le ministre. J'aimerais ajouter à notre rapport des commentaires portant sur deux points. Le premier est que tous les règlements devraient être soumis à l'examen du comité.

**La présidente:** Accepteriez-vous de présenter maintenant ce commentaire pour que nous puissions l'étudier demain?

**Le sénateur Finestone:** Cela me conviendrait parfaitement.

Cela sera très simple. Je veux aborder deux questions, et nous pourrions ensuite voir comment et à quel moment nous pourrions en discuter. La première concerne l'examen de tous les règlements se rapportant aux renseignements demandés par d'autres pays au sujet des voyageurs canadiens. La deuxième est la préparation d'un protocole qui prévoirait que les renseignements fournis ne peuvent être divulgués que pour trois raisons, la sécurité nationale, la sécurité de la population ou la défense.

**La présidente:** Nous pourrions examiner le règlement d'application de ce projet de loi au mois de février.

**Le sénateur Finestone:** Madame la présidente, je ne demande pas que nous le fassions aujourd'hui.

**Le sénateur LaPierre:** L'on m'a dit qu'un comité peut demander qu'un règlement lui soit présenté. Les règlements sont des documents publics. Par conséquent, nous pouvons les examiner et nous pouvons formuler des commentaires à leur sujet. Je ne suis pas certain que nous soyons obligés de le faire maintenant.

Deuxièmement, après les dispositions qui ont été mentionnées par les sénateurs Finestone et Oliver, si j'ai bien compris, il me semble que le projet de loi C-42 traite de plusieurs questions connexes au projet de loi C-44. Il est important pour nous de

January 19, 2002, is the deadline. We only have two or three more days to do it.

If one accepts what I just said about the resolutions, I would suggest that when we do address Bill C-42 we should state the things that we really want to state and suggest that they be applicable to Bill C-44 as well. I do not know whether that is possible. I have no experience.

**Senator Oliver:** First, my leader, Senator Lynch-Staunton, has said that he does not want to hold up this bill. There is no intention on this side to hold up the bill.

On the other hand, the issue of privacy as set forth by the Privacy Commissioner is one that concerns me. Senator Callbeck asked about it twice. Senator Finestone and Senator Spivak asked questions in that regard. It is an issue that a number of us have great concerns about.

It seems to me that if there were a way to include observations with the reporting of the bill it would help this committee discharge its obligation and duty. The evidence is overwhelming.

**Senator Callbeck:** How long would it take to get the observations together to have them translated?

**The Chairman:** Not long. Senator Oliver mentioned what he would like to see written in observations and presented to the chamber with the report. We would have to have it translated and attached to the report. We can make it short, just a short paragraph.

Would you agree to that, Senator Finestone?

**Senator Finestone:** That is what I was trying to support, just a three- or four-line article. You can take the words right out of the Privacy Commissioner's presentation. He made it eminently clear. It is very simple. You do not have to dream up the words.

**The Chairman:** If we do that, we will not be able to table it tonight.

**Senator Oliver:** Why?

**Senator Finestone:** Why?

**Senator LaPierre:** We cannot translate it in the next 10 minutes.

**Senator Oliver:** We have an hour left.

**Mr. Michael Patrice, Clerk of the Committee:** We have to format the document and then make copies. It may seem easy, but it cannot be done that quickly.

**Senator Finestone:** You can do that by Friday morning.

**Mr. Patrice:** It could be tabled tomorrow morning.

**Senator Finestone:** You are looking for four lines, and I can find them.

**The Chairman:** You have to format the observations.

revenir à ce projet de loi le plus rapidement possible. La date butoir est le 19 janvier 2002. Il ne nous reste que deux ou trois jours pour le faire.

Si ce que je viens de dire au sujet des résolutions est accepté, je propose de préciser ces choses à l'occasion de l'étude du projet de loi C-42, en indiquant que ces mesures devraient également s'appliquer au projet de loi C-44. Je ne sais pas si cela est possible. Je n'ai pas d'expérience dans ce domaine.

**Le sénateur Oliver:** Tout d'abord, mon chef parlementaire, le sénateur Lynch-Staunton, a mentionné qu'il ne voulait pas retarder l'adoption de ce projet de loi. Nous n'avons pas du tout l'intention de retarder l'adoption de ce projet.

Par contre, la question de la protection de la vie privée, comme l'a fait ressortir le commissaire, m'intéresse beaucoup. Le sénateur Callbeck a posé deux questions à ce sujet. Le sénateur Finestone et le sénateur Spivak ont posé des questions à ce sujet. C'est une question qui inquiète plusieurs d'entre nous.

Il me semble que, s'il existe une façon d'ajouter des commentaires au rapport sur le projet de loi, cela permettrait au comité de s'acquitter de ses obligations et de ses attributions. Les preuves sont très fortes.

**Le sénateur Callbeck:** Combien de temps faudrait-il pour préparer les observations et les faire traduire?

**La présidente:** Pas beaucoup de temps. Le sénateur Oliver a mentionné qu'il aimerait que des observations écrites soient présentées à la Chambre avec le rapport. Il faudrait les traduire et les joindre au rapport. Cela peut être bref, un seul paragraphe.

Cette formule vous convient-elle, madame le sénateur Finestone?

**Le sénateur Finestone:** C'est ce que je voulais proposer, un texte de trois ou quatre lignes. Vous pouvez prendre les mots dans l'exposé du Commissaire à la protection de la vie privée. Il a présenté les choses très clairement. Cela est très simple. Il n'est pas nécessaire d'imaginer le texte.

**La présidente:** Si nous procédons ainsi, nous ne pourrions pas déposer le rapport ce soir.

**Le sénateur Oliver:** Pourquoi?

**Le sénateur Finestone:** Pourquoi?

**Le sénateur LaPierre:** Nous ne pouvons pas traduire cela en dix minutes.

**Le sénateur Oliver:** Il nous reste une heure.

**M. Michael Patrice, greffier du comité:** Il faut formater le document et ensuite, faire des copies. Cela semble facile, mais cela prend un peu de temps.

**Le sénateur Finestone:** Vous pouvez le faire pour vendredi matin.

**M. Patrice:** Cela pourrait être présenté demain matin.

**Le sénateur Finestone:** Vous cherchez ces quatre lignes, et je peux vous les trouver.

**La présidente:** Il faut formater les commentaires.



**Mr. Patrice:** There is a process involved. There must be copies made for the chamber before being presented.

**Senator Oliver:** Could that which will be reported be tabled with the Senate on Thursday?

**Mr. Patrice:** That is possible. I am not talking about what is going on in the chamber.

**Senator Oliver:** My leader has said on the record that our side will not hold this up.

**The Chairman:** To guarantee that we can do both —

**Senator Oliver:** I cannot guarantee it; I am not the leader.

**The Chairman:** I knew that you would say that. Your persuasive powers are there.

If we could table it tomorrow morning or tomorrow afternoon, if we sit tomorrow afternoon, and proceed to third reading the same day. We must have third reading and vote on it. That is the main issue.

**Senator Oliver:** Are we sitting on Friday?

**Senator LaPierre:** There may be other Senate business. I propose that we proceed the way we are.

**The Chairman:** The observations make sense. They are very simple.

**Senator LaPierre:** Let us see what happens.

**The Chairman:** We will see what we can do.

**Senator LaPierre:** You are on the spot.

**The Chairman:** Our clerk will address that.

Would you repeat the observations so that we can have them accepted by the committee?

**Mr. Joseph Dion, Parliamentary Researcher:** The way I understood it from Senator Oliver, we would draft something saying that the committee approves the bill as written but asks the minister to seek safeguards with other countries that any data collected would not be used in ways that could cause harm to Canadian citizens.

**The Chairman:** Is that what you meant? Senators, are we all agreed on the observations?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Read through the item on safeguards so that we can make sure that everyone agrees.

**Mr. Dion:** The committee agrees with the legislation and reports the bill without amendment, but would ask the minister to seek safeguards that any data collected and supplied to a foreign government would not be used in ways that could cause harm to Canadian citizens. It could be added that this information would only be used for the three purposes stated in the amendment.

**Senator Finestone:** There should be no information sharing except under the three categories as listed within the bill.

**M. Patrice:** Il y a un processus à suivre. Il faut faire des copies pour la Chambre avant de présenter le document.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce que le rapport qui sera déposé pourra être présenté au Sénat jeudi?

**M. Patrice:** Cela est possible. Je ne peux répondre de ce qui se fait à la Chambre.

**Le sénateur Oliver:** Mon chef parlementaire a déclaré officiellement que notre parti ne retarderait pas ce projet de loi.

**La présidente:** Garantir que nous pouvons faire les deux...

**Le sénateur Oliver:** Je ne peux pas le garantir, je ne suis pas le chef.

**La présidente:** Je savais que vous alliez dire cela. Vous avez un grand pouvoir de persuasion.

Si nous pouvions présenter ce projet demain matin ou demain après-midi, si nous siégeons demain après-midi, et passons à la troisième lecture, ce même jour. Il faut adopter le projet de loi en troisième lecture. C'est la principale question.

**Le sénateur Oliver:** Allons-nous siéger vendredi?

**Le sénateur LaPierre:** Il y a peut-être d'autres sujets à l'ordre du jour. Je propose de procéder comme nous le faisons.

**La présidente:** Les commentaires se tiennent. Ils sont très simples.

**Le sénateur LaPierre:** Nous verrons bien ce qui arrivera.

**La présidente:** Nous verrons ce que nous pouvons faire.

**Le sénateur LaPierre:** C'est vous qui prenez cette décision.

**La présidente:** Notre greffier va s'en occuper.

Pourriez-vous répéter les observations pour que nous les fassions accepter par le comité?

**M. Joseph Dion, attaché de recherche parlementaire:** D'après ce que j'ai compris des paroles du sénateur Oliver, nous allons préparer un texte qui indique que le comité approuve le projet de loi tel que rédigé, mais qui demande au ministre d'obtenir de la part des autres pays l'assurance que les données fournies ne pourront pas être utilisées d'une façon qui risque de nuire aux citoyens canadiens.

**La présidente:** Est-ce bien cela que vous voulez? Sénateurs, sommes-nous tous d'accord sur ces observations.

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Lisez le passage qui traite des mesures de protection pour que nous soyons sûrs que tout le monde est d'accord.

**M. Dion:** Le comité approuve le projet de loi et fait rapport du projet de loi sans modification, mais demande au ministre d'obtenir l'assurance que les données transmises à un gouvernement étranger ne seront pas utilisées d'une façon susceptible de causer un préjudice à des citoyens canadiens. Il serait possible d'ajouter que les renseignements ne seront utilisés que pour les trois fins énumérées dans la modification.

**Le sénateur Finestone:** La communication de ces renseignements ne devrait être autorisée que dans les trois cas énumérés dans le projet de loi.

**The Chairman:** Let us not complicate things.

**Senator Finestone:** The bill tells you what it is. It is third country, other institutions and other businesses. It is exactly what he said, because I wrote it down.

**The Chairman:** Are we agreed on that?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** If we cannot table it tonight, we will table it tomorrow. Again, Senator Oliver, try to persuade your side.

**Senator LaPierre:** I would like to thank you very much for having guided the destiny of these two meetings with great strength and wisdom.

**The Chairman:** Before I leave I wish to tell Senator Finestone how much I have appreciated her cooperation and the magnificent she has done here in our committee. We will all miss you.

**Senator Finestone:** I would like the record to show that a very good chair has guided us. You have all been diligent and thank you very much.

**The Chairman:** I also want to thank the interpreters and the reporters.

The committee adjourned.

**La présidente:** Essayons de ne pas compliquer les choses.

**Le sénateur Finestone:** Le projet de loi précise ce dont il s'agit. Il y a les pays tiers, les autres institutions et les autres entreprises. C'est exactement ce qu'il a dit, parce que je l'ai noté à ce moment-là.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord avec cela?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Si nous ne pouvons déposer le projet de loi ce soir, nous le ferons demain. Encore une fois, sénateur Oliver, essayez de convaincre vos collègues.

**Le sénateur LaPierre:** Je tiens à vous remercier d'avoir présidé ces deux séances avec beaucoup de fermeté et de sagesse.

**La présidente:** Avant de partir, je tiens à exprimer au sénateur Finestone que j'ai beaucoup apprécié sa collaboration et le magnifique travail qu'elle a accompli ici dans notre comité. Vous allez nous manquer.

**Le sénateur Finestone:** J'aimerais que le compte rendu indique que la présidente a fait de l'excellent travail. Vous avez tous été diligents et je vous remercie beaucoup.

**La présidente:** Je tiens également à remercier les interprètes et les sténographes.

La séance est levée.



**December 12, 2001:**

*From Transport Canada:*

Mr. John A. Read, Director General, Transport Dangerous Goods;

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;

Ms Sherill Besser Senior Counsel, Legal Services.

*From the Office of the Privacy Commissioner of Canada:*

Mr. George Radwanski, Privacy Commissioner.

**Le 12 décembre 2001:**

*De Transports Canada:*

M. John Read, directeur général, Transport des marchandises dangereuses;

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté;

Mme Sherill Besser, avocate-coseil, Services juridiques.

*Du Bureau du commissaire à la protection de la vie privée du Canada:*

M. George Radwanski, Commissaire à la protection de la vie privée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., L'honorable David Collenette, c.p., député,  
Minister of Transport ministre des Transports

WITNESSES—TÉMOINS

**December 11, 2001:**

*From Transport Canada:*

Mr. John A. Read, Director General, Transport Dangerous Goods;  
Mr. Hal Whiteman, Director General, Security and Emergency Preparedness;  
Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;  
Ms Sherill Besser Senior Counsel, Legal Services.

*From the Air Transport Association of Canada:*

Mr. J. Clifford Mackay, President and Chief Executive Officer.

*From the International Air Transport Association:*

Mr. Robert A. Davidson, Assistant Director Facilitation Services.

*(Continued on previous page)*

**Le 11 décembre 2001:**

*De Transports Canada:*

M. John Read, directeur général, Transport des marchandises dangereuses;  
M. Hal Whiteman, directeur général, Sûreté et préparatif d'urgence;  
M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté;  
Mme Sherill Besser, avocate-coseil, Services juridiques.

*De l'Association du transport aérien du Canada:*

M. J. Clifford Mackay, président et chef de la direction.

*De l'Association internationale du transport aérien:*

M. Robert A. Davidson, directeur adjoint, Services de facilitation.

*(Suite à la page précédente)*



CA1  
YC19  
-T83



Document  
Produit

First Session  
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

## SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

Monday, February 11, 2002  
Tuesday, February 12, 2002

---

**Issue No. 21**

---

**First and second meetings on:**  
The examination of issues facing the  
intercity busing industry

---

**WITNESSES**  
(See back cover)

Première session de la  
trente-septième législature, 2001-2002

## SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Le lundi, 11 février 2002  
Le mardi, 12 février 2002

---

**Fascicule n° 21**

---

**Première et deuxième réunions concernant:**  
L'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du  
transport interurbain par autocar

---

**TÉMOINS**  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*  
and

The Honourable Senators:

Adams	Jaffer
Biron	LaPierre
* Carstairs	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Callbeck	Phalen
Eyton	Spivak
Gustafson	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Phalen was added to the Committee (*February 6, 2002*).

Substitution pending for that of the Honourable Senator Finestone, P.C. (*February 6, 2002*).

Substitution pending for that of the Honourable Senator Gill (*February 6, 2002*).

The name of the Honourable Senator Jaffer was added to the committee. (*February 11, 2002*).

The name of the Honourable Senator Atkins was substituted for that of the Honourable Senator Spivak (*February 11, 2002*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable Donald H. Oliver  
et

Les honorables sénateurs:

Adams	Jaffer
Biron	LaPierre
* Carstairs	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Callbeck	Phalen
Eyton	Spivak
Gustafson	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement du Sénat, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Phalen est ajouté au comité (*le 6 février 2002*).

Remplacement à venir à celui de l'honorable sénateur Finestone, c.p. (*le 6 février 2002*).

Remplacement à venir à celui de l'honorable sénateur Gill (*le 6 février 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Jaffer est ajouté au comité (*le 11 février 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Atkins est substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak (*le 11 février 2001*).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract of the *Journals of the Senate*, on Thursday, September 26 2001:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Callbeck:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on issues facing the intercity busing industry;

That the Committee submit its final report no later than December 20, 2002; and

That the Committee be permitted, notwithstanding usual practices, to deposit any report with the Clerk of the Senate, if the Senate is not then sitting; and that the report be deemed to have been tabled in the Chamber.

The question being put on the motion, it was adopted.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 26 septembre 2001:

L'honorable sénateur Bacon, au nom de l'honorable sénateur Bacon, propose, appuyé par l'honorable sénateur Callbeck:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner pour en faire rapport les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar;

Que le Comité présente son rapport final au plus tard le 20 décembre 2002; et

Que le Comité soit autorisé, par dérogation aux règles usuelles, à déposer tout rapport auprès du greffier du Sénat si le Sénat ne siège pas à ce moment-là; et que le rapport soit réputé avoir été déposé à la Chambre du Sénat.

La motion, mise aux voix, est adoptée.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, February 11, 2002  
(32)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:05 p.m., in room 256, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer and LaPierre (6).

*In attendance:* Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the Committee proceeded to the examination of issues facing the intercity busing industry (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference.*)

### WITNESSES:

#### *Officials from Transport Canada:*

Mr. Émile Di Sanza, Director, Motor Carrier Policy;

Ms Guylaine Roy, Director General, Surface Transportation Policy;

Mr. Brian Orrbine, Senior Policy Advisor, Road Safety Programs.

#### *From Statistics Canada:*

Mr. Douglas A. Norris, Director General, Census and Demographic Statistics Branch;

Mr. Gord Baldwin, Director, Transportation Division.

The witnesses made a presentation and answered questions.

Statistics Canada and Transport Canada submitted a brief.

At 5:25 p.m., the committee suspended.

At 6:03 p.m., the committee resumed.

At 6:54 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

## PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 11 février 2002  
(32)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 16 h 05, dans la pièce 256 de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer et LaPierre (6).

*Également présents:* Joseph Dion, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité entame son étude des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (*Le texte en clair de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 21 en date du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002.*)

### TÉMOINS:

#### *Hauts fonctionnaires de Transports Canada:*

M. Émile Di Sanza, directeur, Politiques du transport routier;

Mme Guylaine Roy, directrice générale, Politiques de transport terrestre;

M. Brian Orrbine, conseiller principal en politique, Programmes de la sécurité routière.

#### *De Statistique Canada:*

M. Douglas A. Norris, directeur général, Direction de la statistique démographique et du recensement;

M. Gord Baldwin, directeur, Division des transports.

Les témoins font un exposé, puis répondent aux questions.

Statistique Canada et Transports Canada déposent un mémoire.

À 17 h 25, le comité suspend ses travaux.

À 18 h 03, le comité reprend ses travaux.

À 18 h 54, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, Tuesday, February 12, 2002  
(33)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m., in room 256, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer and LaPierre (6).

*In attendance:* Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded at the examination on issues facing the intercity bus industry (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference*).

WITNESSES:

*From Transport 2000:*

Mr. Harry Gow, President.

*From Pacific Western Transportation:*

Mr. Michael J. Colborne, Chief Operating Officer;

Mr. Mark Hannah, General Manager.

The witnesses made a presentation and answered questions.

Pacific Western Transportation submitted a brief.

At 10:50 a.m., the committee suspended.

At 10:55 a.m., the committee resumed.

At 11:40 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

OTTAWA, le mardi 12 février 2002  
(33)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 256 de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer et LaPierre (6).

*Également présents:* Joseph Dion, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité procède à l'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar (*Pour le texte intégral de l'ordre de renvoi, voir le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, mardi 12 février 2002 et mercredi 13 février 2002*).

TÉMOINS:

*De Transport 2000:*

M. Harry Gow, président.

*De Pacific Western Transportation:*

M. Michael J. Colborne, directeur de l'exploitation;

M. Mark Hannah, directeur général.

Les témoins font un exposé et répondent aux questions.

Pacific Western Transportation dépose un mémoire.

À 10 h 50, le comité suspend ses travaux.

À 10 h 55, le comité reprend ses travaux.

À 11 h 40, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

## EVIDENCE

OTTAWA, Monday, February 11, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:05 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** I welcome you to our first public hearing on intercity busing. As you remember, Transport Minister David Collenette asked the Standing Senate Committee on Transport and Communications to undertake a study on intercity and charter bus operators in Canada. The request was prompted by a need to clarify some issues in scheduled intercity bus travel.

Following the Ottawa hearings, the committee will hold public hearings in Montreal, on February 20, and in Halifax, on February 21. Further hearings will take place in Vancouver, Calgary and Toronto in March of this year.

Several relevant aspects are to be investigated by the committee. These may comprise the structure of the industry, market segmentation, demand analysis, and the industry's performance within the macro context of the social process. We are confident that the hearings will greatly contribute to the study by offering the committee the opportunity to gather a broad range of opinions and information from users, industry and governments. The findings will be reported to the Senate later this year.

Our hearings begin today. Today, we hear officials from Transport Canada. Welcome to our committee. Please proceed.

**Ms Guylaine Roy, Director General, Surface Transportation Policy, Transport Canada:** Honourable senators, I thank you for the opportunity to appear before the committee today.

[*Translation*]

When the minister addressed this committee in June 2001, he provided a broad overview of the state of the industry. In addition, the orientation document submitted to the committee outlined the issues and contained background information and data.

In Canada, as in the United States, over 90 per cent of all domestic travel is by private vehicle. Until the late 1980s, more domestic intercity passengers traveled by bus than by either of the competing modes. Transportation by bus now has a 32 per cent share of the intercity public passenger sector, as compared with 58 per cent for air and 10 per cent for rail. The importance of bus has been declining relative to the other public modes.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 11 février 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 16 h 05 pour examiner les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Je vous souhaite la bienvenue à notre première audience publique sur le transport interurbain par autocar. Vous vous souvenez que le ministre des Transports, David Collenette, a invité le Comité sénatorial permanent des transports et des communications à entreprendre une étude portant sur les transporteurs par autocar interurbain et de nolisement au Canada et ce dans le but de cerner les principaux enjeux dans le transport par autocar de lignes régulières entre centres urbains.

Après ces audiences d'Ottawa, le comité tiendra des audiences publiques à Montréal, le 20 février, et à Halifax le 21 février. Puis, au mois de mars, le comité tiendra des audiences à Vancouver, Calgary et Toronto.

Parmi les dimensions sur lesquelles se penchera le comité, figurent la structure de l'industrie, la segmentation du marché, une analyse de la demande, ainsi que la performance du secteur dans le contexte social global. Nous ne doutons pas que nos audiences contribueront à éclairer le comité en l'exposant à un large éventail d'opinions et d'informations, venant tant des usagers que des transporteurs et des pouvoirs publics. Le comité présentera son rapport au Sénat dans le courant de l'année.

Nos audiences commencent aujourd'hui, avec la comparution de fonctionnaires de Transports Canada. Soyez les bienvenus à notre comité. Vous avez la parole.

**Mme Guylaine Roy, directrice générale, Politiques de transport terrestre, Transports Canada:** Je vous remercie, honorables sénateurs, de votre invitation à comparaître aujourd'hui devant le comité.

[*Français*]

Lorsque le ministre s'est adressé à ce comité en juin 2001, il a donné un aperçu de l'état de l'industrie. De plus, le document d'orientation soumis au comité soulignait les enjeux et combinait les renseignements de base et les données.

Au Canada, comme aux États-Unis, plus de 90 p. 100 des voyages intérieurs sont effectués en véhicules privés. Jusqu'à la fin des années 1980, plus de passagers interurbains au pays avaient recours à l'autocar qu'à tout autre mode pour leurs déplacements interurbains. Le transport par autocar détient maintenant une part de 32 p. 100 du secteur des passagers interurbains publics, en comparaison à 58 p. 100 pour le transport aérien et à 10 p. 100 pour le transport ferroviaire. Ces statistiques reposent sur les



However, as Minister Collenette mentioned when he appeared before the committee, the buses remain vital to the movement of people in Canada. Bus is the most environmentally friendly of the passenger modes. Every year, millions of Canadians rely on the bus for safe, efficient, low-cost intercity travel, and an even larger number rely on charter buses for their vacations and for travel to special events.

Canadian jurisdictions have divergent views on how to maintain a strong bus industry presence in the Canadian intercity passenger market. Some jurisdictions think that economic controls are necessary. Others do not. Still others believe that economic controls can remain, but they should be relaxed.

[English]

From a federal perspective, this is perhaps the most important issue, because federal legislation, the Motor Vehicle Transport Act, allows extra-provincial bus operators to be subject to the laws of each province in which they operate. As the minister put it when he appeared before this committee in June, 2001, are the differences between the provincial bus regimes that have developed over the last decade detrimental to the industry and travelling public, and if they are, what is the appropriate remedy?

The regulation issue is only part of a bigger picture. The industry does not appear to be growing to any significant extent. These were some of the themes that the minister outlined in June 2001, and they remain current today.

The questions that the minister proposed are still relevant. Can the long-term decline in scheduled bus service be reduced, and what can the government do to help? Are the differences between the provincial bus rules detrimental to public, and if so, what is the appropriate remedy? Is the economic regulation still appropriate? Is the industry, as it is now, the right tool for serving rural Canada, and, if not, what are the alternatives?

In the remainder of my remarks this afternoon, I shall address developments since the minister appeared before this committee in June 2001.

There are four main themes that will be of most interest to you: the report of the Canada Transportation Act review panel; recent bus industry developments; the recent amendment to the Motor Vehicle Transport Act; and the aftermath of September 11.

données les plus récentes dont nous disposons. Comme on peut voir, l'utilisation des autocars est en baisse comparativement aux autres modes de transport public.

Toutefois, comme le ministre Collenette le mentionnait lors de sa comparution, les autocars demeurent essentiels au déplacement des gens au Canada. L'autocar est le mode de transport de passagers le plus écologique. Chaque année, des millions de Canadiens et Canadiennes comptent sur les autocars pour des voyages interurbains sécuritaires, efficaces et abordables, et un nombre plus grand encore dépend des autocars affrétés pour leurs vacances et pour se rendre à des événements spéciaux.

Il existe des divergences d'opinion entre les administrations canadiennes sur la façon dont l'industrie de l'autocar pourrait conserver une forte présence sur le marché des passagers interurbains au Canada. Certaines administrations pensent que les contrôles économiques sont nécessaires alors que d'autres pensent le contraire. D'autres encore croient que les contrôles économiques peuvent demeurer, mais qu'ils devraient être plus souples.

[Traduction]

Pour le gouvernement fédéral, cette question reste peut-être la plus importante puisque la loi fédérale, la Loi sur les transports routiers, permet que les entreprises extra-provinciales de transport par autocar soient assujetties aux lois de chaque province au sein desquelles elles assurent leurs services. D'où l'interrogation, exprimée par le ministre lors de sa comparution devant le comité en juin 2001: les écarts entre les régimes provinciaux établis au cours des 17 dernières années nuisent-ils à l'industrie du transport par autocar et au public voyageur et, dans l'affirmative, quels sont les remèdes?

La question de la réglementation n'est qu'un élément du tableau d'ensemble. L'industrie ne semble pas connaître de croissance notable. Ce sont là certains des thèmes que le ministre a esquissés en juin 2001 et qui demeurent d'actualité aujourd'hui.

Les questions proposées par le ministre restent pertinentes. Peut-on inverser le déclin du transport par autocar de lignes régulières et que peut faire le gouvernement à cet égard? Est-ce que les différences entre les règlements provinciaux régissant les autocars sont au détriment du public et, si oui, quel est le remède approprié? La réglementation économique est-elle toujours nécessaire? L'industrie, telle qu'elle existe aujourd'hui, est-elle le meilleur outil pour offrir un service de transport au Canada rural et, dans la négative, quelles sont les solutions de remplacement?

Dans la suite de mon intervention cet après-midi, je passerai en revue les développements intervenus depuis que le ministre a comparu devant ce comité en juin 2001.

Quatre thèmes principaux devraient vous intéresser particulièrement: le rapport du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada; les développements récents dans l'industrie de l'autocar; les modifications récentes apportées à la Loi sur les transports routiers; enfin, les répercussions du 11 septembre.

*[Translation]*

The Canada Transportation Act review panel was appointed by the minister in June 2000 and charged with a broad review of federal transportation legislation. The panel reported a few weeks after the minister's appearance before this committee in June 2001. I understand that the committee has been provided with copies of the panel's report.

Around a dozen of the over 200 submissions to the panel dealt, at least in part, with bus issues. These submissions are available with the report.

The panel noted that, "the regulatory fragmentation facing the bus industry is a clear cause for concern."

The panel also recognized that, if the solution to fragmentation was, to use their words, "a harmonious national regulatory regime," then the choice would be most likely between: the status quo, possibly with "pledges to negotiate voluntary harmonization through a permanent federal-provincial consultative body or other multilateral process"; or, second, federal action to deregulate the industry.

*[English]*

There have been a number of previous attempts to create a harmonious regulatory regime. Transport Canada began consultation with the provinces and the industry in the mid-1990s. In 1999, the minister proposed legislation, Bill C-77, that included provisions both to create a national motor carrier compliance safety regime and to deregulate the bus industry.

Subsequently, the minister decided to deal with bus issues and carrier safety separately. This committee dealt with the motor carrier provisions last year in Bill S-3. In May 2001, Minister Collenette asked this committee to look at the bus issues as well. The minister has always signalled his intention to deal with bus issues on the basis of consensus.

The CTA review panel's conclusion on this subject is of particular interest. It states: "The panel decided not to offer a recommendation about whether the Motor Vehicle Transport Act, 1987, should be amended to remove or ease regulatory constraints on intercity bus market entry. This is effectively the central question the minister asked the Senate committee to examine, and the panel will not pre-empt its answer."

Before I leave the review panel, I should note that there is one other recommendation that is relevant to your committee. The panel recommended that the National Safety Code for Motor Carriers be structured such that all vehicles carrying passengers

*[Français]*

Le comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, nommé par le ministre en juin 2000, a été chargé d'effectuer un examen général de la Loi fédérale sur les transports. Le comité d'examen a fait rapport quelques semaines après la comparution du ministre devant le comité sénatorial en juin 2001. Le comité sénatorial a, semble-t-il, reçu des copies du rapport du comité d'examen.

Environ une douzaine des quelque 200 présentations au comité d'examen traitaient, du moins en partie, des questions concernant les autocars. Ces présentations sont disponibles avec le rapport.

Le comité a indiqué que «la fragmentation réglementaire que connaît présentement l'industrie de l'autocar est de toute évidence une source de préoccupation».

De plus, les membres du comité ont reconnu que si la solution à la fragmentation est, pour reprendre leurs propos, «un régime de réglementation national harmonisé», alors elle reposerait sans doute sur l'un ou l'autre des principes suivants: premièrement, les provinces continueraient à réglementer l'industrie en prenant peut-être «l'engagement de négocier l'harmonisation volontaire par l'intermédiaire d'un organisme de consultation permanent fédéral-provincial ou d'un processus multilatéral quelconque»; deuxièmement, il y aurait des mesures fédérales en vue de déréglementer l'industrie.

*[Traduction]*

Plusieurs tentatives ont visé, par le passé, à créer un régime de réglementation national harmonisé. Transports Canada a commencé à consulter les provinces et l'industrie vers le milieu des années 90. En 1999, le ministre a proposé le projet de loi C-77, qui préconisait à la fois de créer un régime national de conformité en matière de sécurité pour les transporteurs routiers et de déréglementer l'industrie de l'autocar.

Par la suite, le ministre a décidé de traiter des questions des autocars et de la sécurité des transporteurs de façon distincte. Votre comité a déjà examiné l'an dernier les modifications touchant les transporteurs routiers contenues dans le projet de loi S-3. En mai 2001, le ministre Collenette a demandé à ce comité d'étudier également la question des autocars. Le ministre a toujours manifesté son intention de régler la problématique des autocars sur la base d'un consensus.

La conclusion du Comité d'examen de la LTC à ce sujet est d'intérêt particulier. Elle dit en effet: «Le comité a décidé de ne formuler aucune recommandation sur la question de savoir si la Loi de 1987 sur les transports routiers devrait être modifiée par la suppression ou l'assouplissement des contraintes réglementaires d'accès au marché de l'autocar. Cette question figure au premier rang de la liste des questions clés soumises par le ministre des Transports et le comité n'a aucunement l'intention de supplanter le comité sénatorial».

Avant de passer à un autre sujet, je veux mentionner une autre recommandation pertinente pour votre comité. Le comité d'examen a en effet recommandé que le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers soit structuré de manière à



are subject to a consistent pattern of safety regulations. This topic is best dealt with in the context of the carrier safety regime and the amendments to the Motor Vehicle Transport Act. In a moment, we will talk to you about Bill S-3.

**Mr. Emile Di Sanza, Director, Motor Carrier Policy, Transport Canada:** Briefly, the Motor Vehicle Transport Act amendments created a framework for a provincially run motor carrier safety compliance regime that would apply to extra-provincial operators of trucks and buses. The amendments also allowed the federal government to regulate the standard for assessing carrier safety compliance. In practice, the government proposed to adopt by reference the National Safety Code compliance standard, which was also the basis for provincial regimes.

This committee reviewed Bill S-3, which received Royal Assent in June 2001. We are waiting for the provincial regimes to be in place before proclaiming the act. At this moment, the department is working on the regulations that will be necessary to give effect to the act.

The safety compliance regime is the appropriate context for dealing with the panel recommendations on changes to the National Safety Code to deal with smaller buses. Brian Orrbine is here from our road safety group. He can answer any questions you may have later on these issues.

[Translation]

**Mrs. Roy:** I will now discuss the most recent developments in the industry. Before I go on to deal with the 2000 statistics, I want to say a few words about statistics generally.

I believe that the committee has received a paper from the Canadian Bus Association that deals with Canadian bus industry statistics and expresses reservations about some of the data. The data we use are collected by Statistics Canada, that are in a better position to address specific data issues.

As for the data already published, we have always acknowledged that there were various factors to be taken into account in interpreting the data.

[English]

For example, the orientation document acknowledged that the sectoral classification within the industry — scheduled, charter, school, shuttle and tour — made it difficult to interpret industry's trends. The document attempted to compensate for this by presenting the data both by sector and by service line; that is, the document was organized by the types of service provided by each of the sectors.

ce que tous les véhicules transportant des passagers soient assujettis à une réglementation uniforme. Il vaut mieux aborder cet aspect dans le contexte du régime de sécurité applicable aux transporteurs routiers et des modifications à la Loi sur les transports routiers. Nous parlerons dans un moment du projet de loi S-3.

**M. Émile Di Sanza, directeur, Politiques du transport routier, Transports Canada:** En résumé, les modifications de la Loi sur les transports routiers ont créé le cadre pour un régime de conformité des transporteurs routiers en matière de sécurité régi par les provinces, et qui s'appliquerait aux camions et aux autocars extra-provinciaux. Les modifications ont aussi permis au gouvernement fédéral de réglementer les normes pour l'évaluation de la conformité des transporteurs en matière de sécurité. En pratique, nous avons proposé d'adopter par renvoi la norme de conformité du Code canadien de sécurité, qui était aussi à la base des régimes provinciaux.

Votre comité a étudié le projet de loi S-3, qui a reçu la Sanction royale en juin 2001. Nous attendons que les régimes provinciaux soient en place avant de promulguer la loi. À ce stade, nous travaillons sur les règlements qui seront nécessaires pour donner effet à la loi.

Le régime de conformité en matière de sécurité est le cadre approprié pour traiter des recommandations du comité d'examen portant sur les changements au Code canadien de sécurité en ce qui a trait aux petits autocars. Je suis accompagné de M. Brian Orrbine, de notre groupe de sécurité routière, qui pourra répondre plus tard à vos questions dans ce domaine.

[Français]

**Mme Roy:** J'aborderai maintenant le chapitre des développements récents dans l'industrie. Avant de passer aux statistiques de 2000, je désire dire quelques mots au sujet des statistiques en général.

Je crois que le comité a reçu un document de l'Association canadienne de l'autobus qui traite des statistiques sur l'industrie canadienne et émet des réserves au sujet de certaines données. Les données que nous utilisons ont été recueillies par Statistique Canada. Les représentants de Statistique Canada sont les mieux placés pour répondre à toutes les questions sur la collecte des données.

En ce qui concerne les données déjà publiées, nous avons toujours reconnu qu'il y avait divers facteurs à considérer dans l'interprétation des données.

[Traduction]

Par exemple, le document d'orientation reconnaît que la classification sectorielle au sein de l'industrie — services réguliers, services de nolisement, autobus scolaires, navettes, circuits — rend difficile l'interprétation des tendances de l'industrie. Le document tente de contourner cet inconvénient en présentant les données par secteur et par gamme de services; autrement dit, le document est structuré selon les types de services fournis par chacun des secteurs.



To take another example, the orientation document acknowledged that some of the long-term decline in scheduled passengers reflected the fact that in some parts of the country that which was an intercity journey in the 1950s and 1960s is urban transit movement today.

Our data does allow us to track industry trends. The service line data in particular is useful because it identifies revenues from all carriers derived from a particular service.

The industry statistics for 2000 recently became available. We will provide to the committee the updated data with the relevant tables and graphs from the original orientation document. I would say that, either this week or next week, we will provide you with updated data.

**Mr. Di Sanza:** I refer first to the financial data. Overall, bus industry revenues were up 11 per cent over 1999, from \$1.8 billion to \$2 billion. These revenues are for the entire bus sector, excluding urban transit.

Both schedule and charter services grew at a faster rate than the industry as a whole. Please note that these are service line revenues; that is, they are total revenues in each category as reported across the entire industry. The highest growth rate in the industry was in bus charters, which had revenues up almost 29 per cent from 1999, from \$305 million to \$393 million. Scheduled service revenues grew by almost 15 per cent, from \$235 million to \$271 million.

Overall, the trend towards faster growth in the charter services is consistent with that which we have seen since the mid-1990s. Bus charters traditionally do well in times of economic prosperity.

The growth in scheduled service revenues is stronger than it has been in recent years. However, it is worth noting that the scheduled revenues are almost exactly, in current dollars, the same as those in 1990.

The number of scheduled passengers reported increased by almost 600,000, to 13.5 million. This number has been fluctuating between 12 million and 14 million for the last six years, so I think that we can say that ridership levels have been reasonably stable. The trends are consistent with what we have seen in previous years.

On the regulatory front, as well, there have been few significant developments. We surveyed the provinces within the last two weeks, and there have been no major changes on the regulatory front since last year.

[Translation]

As we reported to you when we appeared with the minister, four provinces and territories are deregulated: Prince Edward Island, Newfoundland, the Northwest Territories and Nunavut.

Pour prendre un autre exemple, le document d'orientation souligne que la baisse à long terme du nombre de voyageurs empruntant les lignes régulières s'explique en partie par le fait que, dans certaines régions du pays, certains voyages interurbains des années 50 et 60 sont maintenant des déplacements de transport urbain.

Les données que nous avons nous permettent de suivre les tendances de l'industrie. Les données sur la gamme de services sont particulièrement utiles puisqu'elles indiquent les revenus de tous les transporteurs provenant d'un service particulier.

Les statistiques de l'industrie pour l'an 2000 ont été rendues accessibles récemment et nous pourrions fournir au comité les tableaux et diagrammes actualisés correspondant à ceux contenus dans le document d'orientation. Nous pourrions vous fournir les données actualisées soit cette semaine soit la semaine prochaine.

**M. Di Sanza:** Voyons d'abord les données financières. Dans l'ensemble, les revenus de l'industrie de l'autocar ont augmenté de 11 p. 100 par rapport à 1999, passant de 1,8 à 2 milliards de dollars. Il s'agit là des revenus de l'ensemble du secteur de l'autocar, à l'exclusion du transport urbain.

Les services de lignes régulières et d'affrètement ont connu une expansion plus rapide que celle de l'industrie dans son ensemble. Veuillez noter qu'il s'agit là des revenus de la gamme des services, c'est-à-dire le total des revenus de chaque catégorie déclarés par toute l'industrie. Le taux de croissance le plus élevé est celui du nolisement, avec des recettes en hausse de presque 29 p. 100 par rapport à 1999, passant de 305 millions à 393 millions de dollars. Les services de lignes régulières affichent une croissance de près de 15 p. 100, passant de 235 millions à 271 millions de dollars.

Au total, la tendance à une croissance plus rapide des services de nolisement correspond à ce que nous avons pu voir depuis le milieu des années 90. Le nolisement d'autocars se porte traditionnellement bien en période de prospérité économique.

La croissance du chiffre d'affaires des services réguliers est plus forte qu'elle n'a été ces dernières années. Toutefois, il faut noter que ces revenus sont presque exactement identiques, en dollars courants, aux chiffres de 1990.

Le nombre de voyageurs des lignes régulières a augmenté de presque 600 000, pour atteindre 13,5 millions. Ce nombre a fluctué entre 12 millions et 14 millions au cours des dix dernières années et l'on peut donc dire que le taux d'utilisation reste relativement stable. On ne constate pas d'inversion des tendances relevées ces dernières années.

Dans le domaine de la réglementation, il n'y a pas eu non plus de changement majeur. Nous avons sondé les provinces au cours des deux dernières semaines et n'avons noté aucun changement notable sur le front réglementaire depuis l'année dernière.

[Français]

Comme indiqué au comité, lors de la comparution du ministre, quatre provinces et territoires ont procédé à la déréglementation du secteur, soit l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve, les Territoires du Nord-Ouest et Nunavut.

Five provinces retain significant economic controls over the bus industry: British Columbia, Saskatchewan, Manitoba, Quebec and Nova Scotia. The other three provinces and one territory, Alberta, Ontario, New Brunswick and the Yukon, are somewhere in between. That is to say that they still have economic controls, but they are more lightly applied than in the fully regulated provinces.

[English]

There were no significant mergers and acquisitions in the industry last year. As we reported in the orientation document, the financial position of Laidlaw Incorporated, the parent company for Greyhound and a number of other Canadian operators, has been attracting attention for a number of years. In June 2001, Laidlaw filed voluntary petitions for bankruptcy protection in both Canada and the United States. At that time, Greyhound Canada wrote to government officials with an interest in the bus industry to assure us that its intercity bus operations in Canada would be unaffected by this development. Laidlaw is currently still in the process of restructuring under bankruptcy protection in both Canada and the United States.

**Ms Roy:** For the bus industry, like the rest of us, the tragic events of September 11 will be the enduring memory of 2001. The crisis had a direct impact on bus operators in a number of ways. Transborder operations were cut off in the border delays immediately following September 11. Some passenger traffic moved to scheduled bus in the days immediately following September 11. However, the industry tells us that scheduled passenger levels returned to normal fairly quickly. The biggest impact, however, appears to have been on the charter operators, which report a significant decline in business after September 11. Carriers tell us that tours originating overseas dropped off after September 11: some cancelled and, in other cases, expected bookings did not materialize. Carriers also tell us that Canadian bookings dropped off as well.

On this last point, it is difficult to quantify the extent of the decline, but we do know from international travel statistics that arrivals from abroad dropped dramatically after September. For example, entry from Asia declined by 32 per cent in September, as compared with September 2000, by 40 per cent in October and by 35 per cent in November. Entry from Europe declined by 20 per cent in each of the three months, as compared with the same three months in 2000. As Europe and Asia are the two main sources for overseas bus tours, at least some of these declines are the result of tourist cancellations or not booked.

Cinq provinces imposent toujours des contrôles économiques importants à l'industrie des autocars: la Colombie-Britannique, la Saskatchewan, le Manitoba, le Québec et la Nouvelle-Écosse. Les trois autres provinces, l'Alberta, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et le Territoire du Yukon sont quelque part entre les deux, c'est-à-dire qu'ils appliquent toujours des contrôles économiques, mais de façon plus souple que les provinces où le secteur est entièrement réglementé.

[Traduction]

Il n'y a pas eu de fusions ou de rachats notables dans le secteur au cours de l'année dernière. Comme nous l'avons indiqué dans le document d'orientation, la situation financière de Laidlaw Inc., la société mère de Greyhound et d'un certain nombre d'autres exploitants canadiens, est préoccupante depuis quelques années. En juin 2001, Laidlaw a volontairement déposé le bilan au Canada et aux États-Unis. À cette époque, Greyhound Canada a écrit aux responsables gouvernementaux concernés pour leur assurer que ses services interurbains au Canada ne seraient pas touchés par cette situation. Laidlaw poursuit encore ses efforts de restructuration sous la protection de la Loi sur les faillites tant au Canada qu'aux États-Unis.

**Mme Roy:** Pour l'industrie de l'autocar, comme pour nous tous, les événements tragiques du 11 septembre resteront les souvenirs les plus marquants de 2001. La crise a eu des répercussions directes sur les entreprises de transport par autocar, sous diverses formes. Les liaisons transfrontalières ont été interrompues pendant les journées qui ont suivi immédiatement le 11 septembre. Certains voyageurs se sont rabattus sur les lignes d'autocar régulières dans les journées qui ont suivi le 11 septembre. Cependant, les transporteurs signalent que le volume des voyageurs de lignes régulières est revenu à la normale assez rapidement. Le plus gros effet semble avoir été ressenti par les exploitants de services de nolisement qui ont enregistré une baisse importante de l'activité après le 11 septembre. Les transporteurs nous disent que les circuits organisés pour les touristes étrangers ont souffert d'une baisse après le 11 septembre: certains voyageurs ont annulé les réservations et des réservations attendues ne se sont pas matérialisées. Les transporteurs nous disent que les nolisements canadiens ont également affiché un recul.

En ce qui concerne ce dernier point, il est difficile de chiffrer l'ampleur de la baisse, mais nous savons, d'après les statistiques sur les voyages internationaux, que les arrivées en provenance de l'étranger ont chuté à pic après le 11 septembre. Par exemple, les arrivées en provenance d'Asie ont diminué de 32 p. 100 en septembre, comparé à septembre 2000, de 40 p. 100 en octobre et de 35 p. 100 en novembre. Les arrivées en provenance d'Europe ont été en baisse de 20 p. 100 pour chacun de ces trois mois, comparé à la même période de l'an 2000. Étant donné que l'Europe et l'Asie sont les deux principales sources de touristes pour les circuits en autocar, au moins une partie de ces baisses sont attribuables à des annulations ou à des désistements de voyages touristiques.



[Translation]

Therefore, the biggest problem arising from the September 11 crisis appears to be the softening in discretionary travel. This may be self-correcting eventually. The bus industry is not as apprehensive about the possibility of systemic border delays as some of the other transportation modes. However, the industry has taken an interest in the efforts the Canadian government is making to address security issues at the border. This concludes my presentation this afternoon.

We will be pleased to address any questions the committee may have.

[English]

**The Chairman:** Transport Canada, in its annual report, "Transportation in Canada 2000," stated that scheduled intercity bus travel steadily declined between 1981 and 1989, and then increased in 1990 and 1991. Since then, however, with the exception of 1994, the number of buses has declined every year. It also points out an uninterrupted decline in traffic, that is, the number of passengers and bus kilometres travelled. At the same time, it indicates that charter carrier services have noticeably grown, with an expansion in bus kilometres of 76 per cent since 1986.

Did the study consider the fact that the decline in ridership of scheduled intercity buses could be due to a changing market demand within the socio-economic and demographic context?

**Mr. Di Sanza:** The annual report that Transport Canada produces reports essentially on data that is provided by the industry through Statistics Canada. In some instances, it reflects on studies that have been made available. Certainly there has been a change in terms of the market demand as a result, as has been pointed out in terms of the preponderance of the use of private vehicles in many instances. There are also other factors it may reflect, the change in terms of operations by the industry. That concerns some of the operations around major urban centres as well.

Essentially, what is reported in the annual report is a reflection of the data itself. There have been other studies, some of them conducted by provincial authorities, that try to assess the factors underlying the demand for services, both scheduled, charter and specialty, and, in other instances, try to assess how best to deal with the changing demographics.

**The Chairman:** Has your department conducted a market survey of root cause analysis of this issue?

**Mr. Di Sanza:** As the orientation document points out, we have worked closely with the provinces over a number of years. Given that the industry is regulated at the provincial level, most of the studies have been done at the provincial level. We have outlined

[Français]

Par conséquent, le problème le plus important que pose la crise du 11 septembre dernier pour l'industrie de l'autocar semble être le ralentissement des voyages discrectionnaires. La situation reviendra probablement à la normale par elle-même. L'industrie de l'autocar n'est pas aussi inquiète des possibilités de retards systémiques à la frontière que les autres modes de transport. Toutefois, l'industrie demeure curieuse de connaître les efforts du gouvernement canadien en vue de régler les questions de sécurité à la frontière. Cela met fin à ma présentation de cet après-midi.

Nous nous ferons un plaisir de répondre aux questions des membres du comité.

[Traduction]

**La présidente:** Transports Canada, dans son rapport annuel, «Les transports au Canada 2000», déclare que les déplacements par service d'autocar régulier ont reculé régulièrement entre 1981 et 1989, puis ont augmenté en 1990 et en 1991. Cependant, depuis lors, exception faite de l'année 1994, le nombre d'autocars a diminué chaque année. Les auteurs du rapport font également état d'un recul ininterrompu du trafic, c'est-à-dire du nombre de passages et de kilomètres-autocars parcourus. En même temps, ils soulignent que les services de transport affrétés ont connu une croissance sensible, le nombre de kilomètres-autocars assurés par eux ayant augmenté de 76 p. 100 depuis 1986.

Les auteurs de l'étude ont-ils tenu compte du fait que le déclin de l'utilisation de services réguliers d'autocar interurbains pourrait être attribuable à une demande changeante sur le marché étant donné le contexte socio-économique et démographique?

**M. Di Sanza:** Le rapport annuel que produit Transports Canada fait principalement état de données qui sont fournies par l'industrie par le biais de Statistique Canada. Dans certains cas, il traite d'études qui ont été diffusées. Il est certain qu'il y a eu un changement de la demande sur le marché par suite de l'évolution du contexte général, comme en témoigne la prépondérance, dans de nombreux cas, de l'utilisation de véhicules particuliers. Cela reflète peut-être d'autres facteurs également, notamment les changements côté opérations de l'industrie. Cela vaut également pour certains des services offerts autour des grands centres urbains.

En gros, ce qui est rapporté dans le rapport annuel est un reflet des données elles-mêmes. Il y a eu d'autres études, dont certaines faites par des autorités provinciales, et qui visent à évaluer les facteurs sous-tendant la demande de services, tant réguliers qu'affrétés et spécialisés et, dans d'autres cas, à déterminer la meilleure façon de réagir face à l'évolution démographique.

**La présidente:** Votre ministère a-t-il réalisé une étude de marché visant à analyser les causes profondes de la situation que l'on connaît?

**M. Di Sanza:** Comme cela est souligné dans le document d'orientation, nous travaillons étroitement avec les provinces depuis plusieurs années. Étant donné que l'industrie est réglementée au niveau provincial, la plupart des études ont été



what some of those studies are. We have also worked closely with the industry as part of a task group, and information has been provided by the industry, as well as other studies that we have conducted, to outline what some of the structural changes and some of the market changes that have taken place in the industry have been. Principally, most of the work that has been done in the field has been largely done at the provincial level in anticipation of possible changes in the regulatory regime.

**The Chairman:** Could you help us understand the relationship between scheduled and charter operations? Can they be owned by the same companies and use the same equipment?

**Mr. Di Sanza:** Yes. In many instances, the same company may be providing both scheduled and charter services. There are instances, however, where some operators will provide only charter services. However, there could be operations that cover off both types of services, yes.

**The Chairman:** Can there be an interrelationship between charter operations and school bus operations? Would you clarify this for us?

**Mr. Di Sanza:** To the extent that we may be dealing with companies that provide a whole range of services, yes, that could certainly exist. If we look at the information provided in the orientation document, we will see that on an industry sector what is reported principally under charter also reports throughout a number of different sectors. Yes, there could be a variety of services provided either under scheduled services or charter services.

To take a case in point, Laidlaw, which is the largest, operated in all sectors and derived a considerable part of its revenue, and still does, from school services. However, they also operate Greyhound, which is principally a scheduled service operator but one that also derives revenues in charter operations.

**Ms Roy:** On page 18 of the orientation document, there is a chart that shows industry sectors and the service lines they provide. Scheduled services provide a variety of services, including school, charter, and so on. That clarifies the industry sector and service line products that they have.

**The Chairman:** The minister told us last June that there was a need for more national treatment of our transportation system, including bus transportation, and that this was an issue that must be examined extremely closely.

What does "national treatment" of the bus transportation system imply to you?

faites au niveau provincial. Nous avons esquissé certaines d'entre elles. Nous avons également travaillé étroitement avec l'industrie dans le cadre d'un groupe de travail, et des renseignements ont été fournis par l'industrie ainsi que par d'autres études que nous avons effectuées, ce dans le but de cerner certains des changements structuraux et autres changements de marché qui ont eu lieu au sein de l'industrie. Le gros du travail qui a été effectué en la matière l'a été au niveau provincial, il faut le dire, ce en prévision de changements possibles au niveau du régime de réglementation.

**La présidente:** Pourriez-vous nous aider à comprendre la relation entre services réguliers et services affrétés? Les deux types de services peuvent-ils appartenir aux mêmes entreprises et utiliser le même matériel?

**M. Di Sanza:** Oui. Dans de nombreux cas, une seule et même société assurera et des services réguliers et des services affrétés. Il existe cependant des cas dans lesquels un exploitant n'offrira que des services affrétés. Mais pour répondre à votre question, oui, il peut y avoir des exploitations recouvrant les deux catégories de services.

**La présidente:** Peut-il y avoir interrelation entre services affrétés et services de ramassage scolaire? Pourriez-vous tirer cela au clair pour nous?

**M. Di Sanza:** Dans la mesure où il peut s'agir de sociétés qui offrent toute une gamme de services, oui, cela pourrait certainement exister. Si nous regardons les renseignements fournis dans le document d'orientation, nous voyons que pour un secteur de l'industrie, ce qui est principalement rapporté sous la rubrique services affrétés s'inscrit en fait sous plusieurs secteurs. Oui, il pourrait y avoir toute une gamme de services offerts ou dans le cadre de services réguliers ou dans le cadre de services affrétés.

Prenons l'exemple très précis de Laidlaw, qui est le plus gros transporteur, qui est actif dans tous les secteurs et qui a tiré et continue de tirer une part importante de ses revenus de services de ramassage scolaire. La société Laidlaw exploite également Greyhound, qui est surtout un exploitant de services réguliers, mais qui tire également une partie de ses revenus de services affrétés.

**Mme Roy:** Il se trouve à la page 21 de la version française du document d'orientation un tableau montrant les différents secteurs de l'industrie et les catégories de services qu'ils offrent. Sont englobés sous la rubrique services réguliers toute une gamme de services, y compris services d'autobus scolaire, services de nolisement, etc. Ce tableau fait clairement ressortir les différents secteurs de l'industrie et les gammes de produits qu'ils offrent.

**La présidente:** Le ministre nous a dit en juin dernier que ce qu'il fallait c'était un traitement davantage national pour notre système de transport, y compris le transport par autocar, et que c'était une question qui méritait d'être examinée de très près.

Que signifie pour vous «traitement national» du système de transport par autocar?

**Ms Roy:** I do not wish to speculate on the meaning of the minister. I read the notes from his last appearance and I understood the minister to compare the bus and the truck sector with the air and rail sector. For example, on the rail side, if you have extraprovincial service, it is fairly regulated. There is a more consistent framework when it is regulated by one entity.

On the motor and bus side, it is different. The authority lies with the federal government, but since a Supreme Court of Canada decision in 1954 that confirmed a federal decision, it was decided to delegate the authority to provinces. That gives rise to various regimes, depending on the province.

When the minister said "one system," I think he was discussing having either one regulated system or a framework by which, on a consensual basis, provinces would agree to a national standard. There are different ways to look at what is meant in terms of a national consistency. The minister was asking the committee to look at the current situation of the industry to determine whether fragmentation might create problems in the industry and, if so, what the committee would recommend. I do not think he had one solution in that regard, but he was looking for views.

**The Chairman:** The minister also said that the government would not change the rules at the federal level unless there was consensus among the provinces and the industry as to what the changes should be. Is it likely that consensus can be achieved among the provinces?

**Ms Roy:** In 1999, we thought there was a consensus when Minister Collenette tabled Bill C-77. That bill dealt with safety issues but also regulation in the bus industry. His approach was a phased-in approach. Before tabling that legislation, we thought we had a consensus among the provinces. However, some provinces raised certain issues. When that occurred, the minister decided to deal on a more urgent basis with the safety issues, to see if there might be a consensus in that regard.

The minister had a sense that there was provincial consensus when he tabled the legislation. However, since the bill was not totally supported, the minister decided to withdraw it. A consensus is fairly important to the minister.

**The Chairman:** Does consensus within the industry include users, or does the industry mean only the carriers?

**Ms Roy:** That is a difficult question.

**The Chairman:** Is there a simple answer?

**Mme Roy:** Je ne voudrais pas spéculer sur le sens que le ministre a voulu donner à cette expression. J'ai lu les notes correspondant à sa dernière comparution devant le comité et ce que j'en ai compris est que le ministre faisait une comparaison entre le secteur des autocars et du camionnage et le secteur aérien et ferroviaire. Par exemple, côté ferroviaire, si vous avez un service extra-provincial, cela est assez réglementé. Il existe un cadre plus uniforme lorsque l'activité est réglementée par une seule et même entité.

Côté transport routier et par autocar, cela est différent. L'autorité revient au gouvernement fédéral, mais depuis une décision rendue par la Cour suprême du Canada en 1954 et venant confirmer une décision fédérale, l'autorité est déléguée aux provinces. C'est ce qui explique l'existence de différents régimes, selon la province.

Lorsque le ministre a parlé d'un système, je pense qu'il discutait de la question d'avoir ou un seul système réglementé ou un cadre grâce auquel les provinces pourraient, par voie de consensus, s'entendre sur une norme nationale. Il existe différentes façons d'envisager ce qui peut être entendu par uniformité nationale. Le ministre demandait au comité de se pencher sur l'actuelle situation de l'industrie en vue de déterminer si une fragmentation serait susceptible de créer des problèmes dans l'industrie et, dans l'affirmative, ce que le comité recommanderait. Je ne pense pas qu'il prônait une solution donnée à cet égard; il cherchait plutôt à recueillir des points de vue.

**La présidente:** Le ministre a également dit que le gouvernement ne changerait pas les règles au niveau fédéral à moins qu'il y ait un consensus entre les provinces et l'industrie quant à la forme que devraient prendre les changements. Est-il probable que les provinces parviennent à un consensus?

**Mme Roy:** En 1999, nous avons pensé qu'il y avait consensus lorsque le ministre Collenette a déposé le projet de loi C-77. Ce projet de loi traitait de questions de sécurité mais également de réglementation du secteur du transport par autocar. Son approche était progressive. Avant le dépôt du projet de loi, nous pensions qu'il y avait consensus parmi les provinces. Or, plusieurs provinces ont soulevé un certain nombre de questions. Lorsque cela est arrivé, le ministre a décidé de traiter de façon plus urgente les questions de sécurité, pour voir s'il ne pourrait pas y avoir consensus de ce côté-là.

Le ministre avait le sentiment que les provinces en étaient arrivées à un consensus lorsqu'il a déposé le projet de loi. Cependant, le projet de loi n'ayant pas joui d'un appui total, le ministre a décidé de le retirer. L'existence d'un consensus est chose plutôt importante pour le ministre.

**La présidente:** Lorsqu'on parle de consensus au sein de l'industrie, cela englobe-t-il les usagers, ou bien l'industrie se limite-t-elle aux seuls transporteurs?

**Mme Roy:** Il s'agit là d'une question difficile.

**La présidente:** Existe-t-il une réponse simple?



**Ms Roy:** The minister is a conscientious gentleman. He would welcome discussions between the committee, the users and the carriers. An industry is not dealt with apart from the clientele. The minister is interested in ensuring that Canadians are well-served by the industry.

**Senator Callbeck:** In regard to the classifications, what is the difference between the terms "charter" and "tour"?

**Mr. Di Sanza:** Charter services are buses that are hired on a specific contractual basis. Tour buses have a regular itinerary that they provide on a seasonal basis; they involve services that a tourist group might use. Charter services can involve one single trip for purposes that may be less related to tourism than tour operators might engage in. The term "charter" is probably more inclusive and would typically include tour services as well. "Tour" is a precise term in the industry to designate tourist-related services.

**Senator Callbeck:** You said "charter" could include "tour"?

**Mr. Di Sanza:** "Charter" could include "tour"; it is more inclusive.

**Senator Callbeck:** They are listed here as separate categories. In your brief, on page 9, you talk about industry classifications, and you name five of them.

**Mr. Di Sanza:** The classification of the industry will depend on the regulatory regimes that are in place. Some licences might be awarded on that basis. For reporting purposes, there may be distinctions made in some instances in terms of the type of services provided. However, from a policy point or regulatory point of view, the primary distinction is between scheduled regular services and services that are either charter or contractual, and that would include tour operators as well.

In regard to provincial jurisdictions requiring licences, they may be doing so on a tour categorization.

**Senator Callbeck:** Provincially, there is a different category for "tour" than for "charter"; is that correct?

**Mr. Di Sanza:** There may be in certain instances. If we were to limit that specifically by province, we would have to do a survey. It is our understanding that, for the most part, the regulation over charter services, including tour services, will be more flexible than it is with respect to scheduled services.

**Senator Callbeck:** In the school classification, does that include all the school buses? In Prince Edward Island, the government owns the buses; are those figures included?

**Mr. Di Sanza:** They should be in there, yes. I could not say specifically what is included in those figures. Statistics Canada might be able to amplify exactly what kind of coverage there is

**Mme Roy:** Le ministre est un monsieur très consciencieux. Il accueillerait très favorablement des discussions entre le comité, les usagers et les transporteurs. L'on ne traite pas avec une industrie en la détachant de sa clientèle. Le ministre tient à s'assurer que les Canadiens sont bien servis par l'industrie.

**Le sénateur Callbeck:** En ce qui concerne les classifications, quelle est la différence entre «services affrétés» et «circuits»?

**M. Di Sanza:** Les services affrétés sont des services d'autocar pour lesquels des contrats spécifiques sont passés. Les autobus de circuit ont quant à eux un itinéraire régulier qu'ils assurent de façon saisonnière; il s'agit de services susceptibles d'intéresser des groupes de touristes, par exemple. Un service affrété ou de nolisement peut se résumer à un seul déplacement pour des fins moins liées au tourisme que les services qu'offriraient typiquement les voyageurs. L'expression «services affrétés» est sans doute plus inclusive et engloberait également typiquement les circuits. Le mot «circuits» est un terme très précis qu'utilise l'industrie pour désigner les services axés sur le tourisme.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que les «services affrétés» pourraient englober les «circuits»?

**M. Di Sanza:** «Services affrétés» pourrait englober «circuits»; c'est plus inclusif.

**Le sénateur Callbeck:** Ces services figurent ici en tant que catégories distinctes. À la page 10 de la version française de votre mémoire, vous parlez de la classification sectorielle au sein de l'industrie et vous nommez cinq catégories.

**M. Di Sanza:** La classification de l'industrie sera fonction des régimes de réglementation en place. Certaines licences pourraient être attribuées sur cette base. Aux fins de rapport des distinctions pourraient dans certains cas être faites sur la base du type de services proposé. Cependant, d'un point de vue politique ou réglementation, la principale distinction est celle entre services réguliers et services ou nolisés ou contractuels, ce qui engloberait également les voyageurs.

En ce qui concerne l'exigence par des provinces de la détention de licences par les intéressés, cela se fait peut-être pour la catégorie circuits.

**Le sénateur Callbeck:** Au niveau provincial, il existe une catégorie différente pour les «circuits» par opposition aux «services affrétés», n'est-ce pas?

**M. Di Sanza:** Cela se pourrait, dans certaines provinces. S'il nous fallait déterminer cela par province, il serait nécessaire d'effectuer un sondage. D'après ce que nous avons compris, pour la plupart, la réglementation visant les services affrétés, y compris les services de circuits, sera plus souple que dans le cas des services réguliers.

**Le sénateur Callbeck:** Dans la catégorie ramassage scolaire, cela englobe-t-il tous les cars scolaires? À l'Île-du-Prince-Édouard, le gouvernement est propriétaire des autobus; ces chiffres-là ont-ils été inclus?

**M. Di Sanza:** Ils devraient l'avoir été, oui. Je ne saurais cependant pas vous dire exactement ce qui est englobé dans ces chiffres. Statistique Canada pourrait peut-être expliquer de façon



and who reports. Typically, they do not indicate which entity reports on those figures. However, school bus services typically would include all services, in the same way that the information on scheduled services includes services that are owned by the Province of Saskatchewan.

**Senator Callbeck:** I will turn now to the subject of economic controls. For example, if I wanted to charter a bus and tour from Prince Edward Island to Vancouver, how many governments would I have to obtain licences from? Can you take me through that process?

**Mr. Di Sanza:** Typically, in the bus industry, an operator would have to get an operating authority or licence in each jurisdiction in which that operator might wish to operate. On a practical level, that operator would have to obtain an operating authority in each of those provinces.

**Senator Callbeck:** You would not have to get a licence in the provinces that are deregulated, being Prince Edward and Newfoundland?

**Mr. Di Sanza:** That would depend. You would probably still have to indicate operations in that jurisdiction. It would not necessarily be getting an operating authority or a licence; it may simply be a question of registering. Management of jurisdiction-based operations, that is, operations within a particular province, and in-transit operations, that is, someone travelling through the province, varies from jurisdiction to jurisdiction.

**Senator Callbeck:** We talk about deregulating. If all provinces were deregulated, would an operator have to get permission to go into another province?

**Mr. Di Sanza:** This regulatory regime is, as was pointed out, delegated to the provinces. Using trucking as an example, a five-year transition period for trucking deregulation began in 1988. The general approach was that the carrier would get an operating authority in the base jurisdiction. It would typically register its fleet in the jurisdiction of operation. In some instances, the carrier would have to advise the jurisdictions through which they would be travelling of their intent to do so and would get a special licence for that.

Under deregulation, there could be an agreement wherein the provinces acknowledge that a carrier registered in one province with the required operating authorities has met the safety requirements in all jurisdictions and does not have to make multiple applications, as is currently the situation.

**Senator Callbeck:** Currently, even though Prince Edward Island is deregulated, a carrier needs a licence to operate there?

**Mr. Di Sanza:** It is possible that charter operators could go into Prince Edward Island without an operating authority, due to the status of P.E.I. We would have to check with the province to learn

très précise quel genre de couverture il y a et qui produit des rapports. Typiquement, l'on n'indique pas quelle entité rapporte les chiffres. Cependant, typiquement, les services d'autobus scolaires engloberaient tous les services, de la même façon que les renseignements concernant les services réguliers comprendraient ceux portant sur les services qui sont la propriété de la province de la Saskatchewan.

**Le sénateur Callbeck:** Je vais maintenant passer à la question de la réglementation économique. Si je voulais par exemple nolisier un autobus pour me promener entre l'Île-du-Prince-Édouard et Vancouver, auprès de combien de gouvernements devrais-je obtenir des licences? Pourriez-vous passer en revue pour moi le processus à suivre?

**M. Di Sanza:** Typiquement, dans le secteur du transport par autocar, il faudrait que l'exploitant obtienne une autorisation ou une licence d'exploitation auprès de chaque province dans laquelle il compte être actif. Sur le plan pratique, il faudrait que cet exploitant obtienne une autorisation d'exploitation auprès de chacune de ces provinces.

**Le sénateur Callbeck:** Vous ne seriez pas tenu d'obtenir une licence dans les provinces qui sont déréglementées, et qui sont l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve, n'est-ce pas?

**M. Di Sanza:** Tout dépendrait. Il vous faudrait sans doute malgré tout déclarer vos activités dans ces provinces. Il ne vous faudrait pas forcément obtenir une autorisation d'exploitation ou un permis; il vous suffirait peut-être de vous faire enregistrer. La gestion des opérations basées dans une province donnée et des opérations en transit, c'est-à-dire lorsqu'une personne ne fait que traverser une province, varie d'une province à l'autre.

**Le sénateur Callbeck:** On parle de déréglementation. Si toutes les provinces étaient déréglementées, un exploitant serait-il tenu d'obtenir la permission de se rendre dans une autre province?

**M. Di Sanza:** L'actuel régime de réglementation a, comme cela a déjà été dit, été délégué aux provinces. Prenons le secteur du camionnage comme exemple: une période de transition de cinq ans pour la déréglementation du camionnage a commencé en 1988. L'approche générale voulait que le transporteur obtienne une autorisation d'exploitation dans sa province de base. Il allait lui falloir, typiquement, faire enregistrer sa flotte dans sa province d'activité. Dans certains cas, le transporteur serait tenu d'avertir les provinces qu'il compte traverser de son intention de le faire et d'obtenir une licence spéciale à cet effet.

Dans un contexte de déréglementation, il pourrait y avoir un arrangement en vertu duquel les provinces conviendraient qu'un transporteur enregistré dans une province auprès des autorités désignées a satisfait les exigences en matière de sécurité de toutes les provinces et serait donc dispensé de faire des demandes multiples, comme c'est le cas à l'heure actuelle.

**Le sénateur Callbeck:** À l'heure actuelle, même si l'Île-du-Prince-Édouard est déréglementée, un transporteur doit détenir une licence pour pouvoir y être actif?

**M. Di Sanza:** Il est possible que des exploitants de services affrétés se rendent à l'Île-du-Prince-Édouard sans autorisation d'exploitation, étant donné le statut de l'Île-du-Prince-Édouard. Il

exactly what kind of rules they would impose on the carrier, depending upon where the carrier operates, what kinds of services it offers and whether it is a charter or a more permanent type of operation.

Deregulation typically means that an entrant will not have to go through an economic test to demonstrate that there is a need for the type of service they would provide. It is a more competitive approach. In a deregulated regime, if a carrier is in a position to offer that service for either service, convenience or whatever, that carrier is permitted to do that. That does not mean that a carrier would not have to demonstrate that it could meet safety requirements for compliance purposes. In some instances, some provinces that are deregulated would still require a carrier to indicate itineraries, fares and, in some instances, intent to cease operating services.

When Bill C-77 was proposed, the transition period still required carriers to report information in the various jurisdictions in which they operated, that is, itineraries, fares and intent to cease services. Deregulation does not mean that a carrier can operate in a jurisdiction without some form of registration and demonstrated compliance on a variety of fronts, including safety.

**Senator Callbeck:** What economic controls do British Columbia, Saskatchewan, Manitoba, Quebec and Nova Scotia have, in addition to setting the fees?

**Mr. Di Sanza:** Those economic controls vary by jurisdiction. Typically, a province that is regulated will receive applications from a possible entrant, but that entrant would have to demonstrate clearly to a regulatory board that there is a compelling need for that service. In that environment, the current stakeholders would have an opportunity to demonstrate whether that is the case. Typically, the carrier would have to demonstrate that there is a need for that service in that particular sector, whereas, under different forms of regulation, a carrier would simply have to demonstrate that it is in a position to provide a certain service for competitive reasons.

**Senator Atkins:** Has there been any return toward normal circumstances since September 11, or is the indication still that the tour business is down considerably?

**Ms Roy:** In terms of charter services, the figures that we have are only those for September, October and November. We do not have that information for December and January yet.

In terms of transborder movement, they were affected by September 11, but not as much as trucks, for example.

nous faudrait vérifier auprès de la province pour savoir quelles règles seraient imposées au transporteur, selon le territoire à l'intérieur duquel il est actif, les genres de services qu'il offre et selon qu'il s'agisse d'un nolisement ou d'un type d'activité plus permanent.

Typiquement, la déréglementation signifie qu'un entrant n'aura pas à prouver qu'un besoin pour le genre de services qu'il offrirait existe bel et bien. Il s'agit d'une approche plus concurrentielle. Dans un régime déréglementé, si un transporteur est en mesure d'offrir le service en question, pour des raisons de service, des raisons pratiques, ou autres, le transporteur y est autorisé. Cela ne veut pas dire que le transporteur ne serait pas tenu de fournir la preuve de sa conformité aux exigences en matière de sécurité. Dans certains cas, certaines provinces en régime déréglementé exigeraient toujours du transporteur qu'il indique ses itinéraires, ses tarifs et, dans certains cas, son intention de cesser ses activités.

Lors du dépôt du projet de loi C-77, la période de transition exigeait toujours des transporteurs qu'ils fournissent les renseignements pertinents aux différentes provinces dans lesquelles ils allaient être actifs, soit itinéraires, tarifs et intention de mettre fin au service. La déréglementation ne signifie pas qu'un transporteur peut être actif dans une province donnée sans aucune forme d'enregistrement ni de preuve de conformité aux règlements sur différents plans, y compris celui de la sécurité.

**Le sénateur Callbeck:** Quels contrôles économiques possèdent la Colombie-Britannique, la Saskatchewan, le Manitoba, le Québec et la Nouvelle-Écosse, outre la fixation des droits?

**M. Di Sanza:** Ces contrôles économiques varient d'une province à l'autre. Typiquement, une province qui est réglementée recevra des demandes de la part d'un entrant potentiel, mais il faudra que cet entrant prouve clairement à un organe de réglementation que le service qu'il propose correspond à un besoin réel. Dans ce contexte, les parties prenantes déjà actives sur le marché auraient la possibilité de démontrer si tel est ou non le cas. Typiquement, le transporteur serait tenu de prouver qu'il existe dans le secteur visé un réel besoin pour le service qu'il compte proposer, alors qu'en vertu d'autres types de réglementation, il suffirait que le transporteur fournisse la preuve qu'il est en mesure d'offrir un certain service pour des raisons de concurrence.

**Le sénateur Atkins:** Y a-t-il eu un quelconque retour vers des conditions normales depuis le 11 septembre, ou bien est-ce toujours le cas que les voyages organisés accusent une baisse sensible?

**Mme Roy:** Pour ce qui est des services affrétés, les chiffres que nous possédons correspondent à septembre, octobre et novembre. Nous n'avons pas encore les données pour décembre et janvier.

En ce qui concerne les mouvements transfrontaliers, ceux-ci ont été touchés par les événements du 11 septembre, mais pas autant que le camionnage, par exemple.



**Mr. Di Sanza:** The data that we used were really proxies for bus operations. They were international travel data and not necessarily bus statistics per se. We have no current figures. We have anecdotal information from the industry in terms of the patterns immediately following September 11 and what is emerging recently.

**Senator Atkins:** That is interesting. When I was in Halifax a couple of weeks ago, I was told that cruise ship business has increased for the next season.

Ridership on intercity buses in Canada is in decline. Is that in part because of the cost of riding on these buses? A return trip between Halifax and Fredericton costs \$120, which seems costly. Are they pricing themselves out of business?

**Ms Roy:** This is due to various factors, one being the use of cars. Another factor may be that what was once intercity bus service is now provided by urban transit. I do not think we can say definitively that the decline in usage is due to increasing fares. It is due to various factors.

**Mr. Di Sanza:** Yes, there is probably a series of factors. One would have to look at this on a sector basis, and possibly regionally as well.

Charter service, for example, has increased for certain sectors. Scheduled services have been, at best, stable, and perhaps declining, for the reasons outlined, depending on what factors are taken into consideration.

With regard to whether they are priced too high, we would have to do a market-specific assessment of the demand for services to determine that. Typically, bus services are used by the lower-income echelon of the population. Relative to the other public modes, that is, rail and airlines, they are much cheaper.

**Senator Atkins:** I was thinking of scheduled service rather than charter services.

**Mr. Di Sanza:** Certainly, on the scheduled side, yes.

**Senator Atkins:** Do you have any statistics with regard to parcel service? Are people using bus parcel services, or are companies such as Purolator and Federal Express biting into that area of business?

**Mr. Di Sanza:** The parcel revenues reported are close to \$100 million a year. Certainly, people also use bus services to send parcels. To put that figure into perspective, the parcel or courier service in Canada is estimated at over \$3 billion. The bus parcel revenue is a relatively small share of the total market.

**M. Di Sanza:** Les données que nous avons utilisées ont en vérité été transposées au secteur du transport par autocar. Il s'agit de données de déplacements internationaux et pas forcément de statistiques correspondant aux autocars proprement dits. Nous n'avons pas de chiffres à jour. Nous avons des données anecdotiques fournies par l'industrie en ce qui a trait aux schémas de déplacement qui sont ressortis tout de suite après le 11 septembre et à ce qui se dessine depuis.

**Le sénateur Atkins:** Cela est intéressant. Lorsque j'étais à Halifax il y a quelques semaines, on m'a dit que l'activité des navires de croisière avait augmenté pour la saison à venir.

La fréquentation des autobus interurbains au Canada est en déclin. Cela est-il en partie imputable au coût des billets? Un voyage aller-retour entre Halifax et Fredericton coûte 120 \$, ce qui me semble cher. Les prix sont-ils exagérément élevés?

**Mme Roy:** Cela est dû à plusieurs facteurs, dont le recours à l'automobile. Un autre facteur est peut-être que ce qui était autrefois un service d'autocar interurbain est aujourd'hui assuré par les réseaux de transport en commun urbain. Je ne pense pas que nous puissions déclarer catégoriquement que le recul du taux de fréquentation est attribuable à l'augmentation des tarifs. Cela est dû à divers facteurs.

**M. Di Sanza:** Oui, il existe sans doute toute une série de facteurs. Il faudrait examiner cela par secteur, et peut-être également par région.

Les services affrétés, par exemple, ont augmenté pour certains secteurs. Les services réguliers ont été, au mieux, stables, et ont peut-être connu certains reculs, pour les raisons énoncées, selon les facteurs entrant en ligne de compte.

Quant à la question de savoir si les tarifs sont trop élevés, il nous faudrait faire une évaluation par marché de la demande de ces services pour pouvoir trancher cette question. Typiquement, les services d'autocar sont utilisés par les segments de la population à plus faible revenu. Comparativement aux autres modes de transport public, soit le chemin de fer et le transport aérien, les services d'autocar sont bien meilleur marché.

**Le sénateur Atkins:** Je songeais aux services réguliers plutôt qu'aux services affrétés.

**M. Di Sanza:** La réponse est certainement oui, pour ce qui est des services réguliers.

**Le sénateur Atkins:** Avez-vous des statistiques pour le service colis? Les gens font-ils appel aux services de livraison de colis par autocar, ou bien les sociétés comme Purolator et Federal Express ont-elles entamé ce secteur d'activité?

**M. Di Sanza:** Les recettes pour le service colis se chiffrent à près de 100 millions de dollars par an. Les gens font bien sûr toujours appel aux services d'autobus pour envoyer des colis. Pour situer un peu ce chiffre, les services colis ou messageries au Canada se chiffrent à plus de trois milliards de dollars. Le revenu des services colis des compagnies d'autocar compte pour une part relativement petite du marché total.



**Senator Atkins:** One would think parcel service would be an opportunity for the bus companies. There does not appear to be much promotion. We used to see it, but they do not promote it any more as they used to.

**Mr. Di Sanza:** It is our understanding that in some of the rural areas that are serviced by buses, the demand is fairly strong for bus parcel delivery, possibly because these are areas that are not as well served by the major small parcel companies as the major centres. Overall, the industry has reported approximately \$100 million in revenues. Yes, there is some usage of it there.

**Senator Atkins:** Does the Canada Transportation Act set the standard for safety rules, or is it done through provincial regulations?

**Mr. Di Sanza:** The Motor Vehicle Transport Act sets the overall framework for compliance standards. However, it is the provincial regimes that put in place the various systems for monitoring carrier performance.

Mr. Orrbine may wish to amplify that point, as he is responsible for that area in the department.

**Mr. Brian Orrbine, Senior Policy Advisor, Road Safety Programs, Transport Canada:** You are quite correct. The Motor Vehicle Transport Act sets the umbrella for the safety regime. Each province takes safety very seriously and has in place a system to monitor the performance of all motor carriers, both bus and truck.

With the passage of Bill S-3 last year and with the eventual proclamation in the regulations, the effort behind that is to strengthen the safety regime for both bus and truck operations, making them consistent and uniform, and based on objective criteria. This process has started. I hope it is something that we can see by the end of this year. It will put everyone on a much more equal footing across the country.

**Senator Atkins:** Is it at a level that you are satisfied with?

**Mr. Orrbine:** That is an interesting question. I may end up shocking the committee here. If the question is whether bus travel in Canada is safe, I must say, absolutely, that such is the case. If we look at a history of fatalities over 10 years, we see that roughly 3,000 individuals die on Canadian roads every year. If we look at bus involvements with respect to those fatalities, it is virtually insignificant.

I will give you an example. In 1999, there was one fatality on a bus. If we look at most years, going back over the last 10 years, we will find very few fatalities. I do not mean that one fatality is not important — they are all very important — but we will find very low numbers, with the exception of a tragic accident in Quebec in 1997.

**Le sénateur Atkins:** L'on aurait pu penser que le service colis aurait été une occasion pour les compagnies d'autocar. Il ne semble pas qu'il y ait beaucoup de promotion. On en voyait autrefois, mais les compagnies d'autocar n'en font plus la promotion comme autrefois.

**M. Di Sanza:** D'après ce que nous avons compris, dans certaines des régions rurales qui sont desservies par les autocars, la demande pour la livraison de colis par autocar est demeurée forte, peut-être parce que ce sont des régions qui ne sont pas aussi bien desservies par les services de messageries que les gros centres. Dans l'ensemble, l'industrie rapporte des revenus d'environ 100 millions de dollars. La réponse est donc que oui, il y a une certaine utilisation de ce service.

**Le sénateur Atkins:** La Loi sur les transports au Canada fixe-t-elle les normes en matière de sécurité, ou bien cela relève-t-il de réglementations provinciales?

**M. Di Sanza:** La Loi sur le transport par véhicule à moteur établit le cadre d'ensemble en matière de normes à respecter. Cependant, ce sont les régimes provinciaux qui établissent les différents systèmes de contrôle du rendement des transporteurs.

M. Orrbine voudra peut-être ajouter quelque chose à ce sujet, car c'est lui qui est responsable de ce volet au sein du ministère.

**M. Brian Orrbine, conseiller principal en politique, Programmes de la sécurité routière, Transports Canada:** Vous avez tout à fait raison. C'est la Loi sur le transport par véhicule à moteur qui fixe le cadre qui chapeaute le régime de sécurité. Chaque province prend très au sérieux la sécurité et s'est dotée d'un système de surveillance du rendement de tous les transporteurs routiers, que l'on parle d'autocars ou de camions.

Avec l'adoption l'an dernier du projet de loi S-3 et l'éventuelle proclamation des règlements, l'idée est de renforcer le régime de sécurité et pour les services d'autocar et pour les services de camionnage, de telle sorte qu'ils soient uniformes et qu'ils s'appuient sur des critères objectifs. Ce processus a déjà été lancé. J'espère que nous en verrons les résultats d'ici à la fin de l'année. Cela mettra tout le monde, partout au pays, sur un pied d'égalité.

**Le sénateur Atkins:** Cela se situe-t-il à un niveau qui vous satisfait?

**M. Orrbine:** C'est une question intéressante. Je vais peut-être finir par choquer le comité. Si la question est de savoir si les déplacements par autocar au Canada sont sûrs, il me faut répondre que oui, absolument. Si nous regardons les statistiques en matière d'accidents mortels au cours de dix dernières années, l'on constate qu'environ 3 000 personnes meurent chaque année sur les routes du Canada. Si l'on examine le rôle des autocars dans ces accidents mortels, il est quasi insignifiant.

Je vais vous donner un exemple. En 1999, il y a eu un décès à bord d'un autobus. Si nous examinons les chiffres correspondant à la plupart des années, remontant dix ans en arrière, nous ne relevons que très peu de décès. Je ne veux pas dire par là qu'un décès n'est pas grave — tous le sont — mais les chiffres sont très bas, exception faite du tragique accident survenu au Québec en 1997.

**Senator Atkins:** There was one in Sussex.

**Mr. Orrbine:** That is right. There was recently one in Sussex, in New Brunswick. Typically, the figures are very low for serious problems.

**Senator LaPierre:** I am confused as to what kind of bus I am supposed to inquire into. Frankly, there are too many.

Let us begin with school buses. School buses operate within cities; right?

**Mr. Roy:** Yes.

**Senator LaPierre:** However, school districts have been amalgamated so much that often buses transport children, after a long voyage, to another city.

I know a little bit about Sudbury. I know that the school district there is larger than in France and that children are being bused long distances, travelling from one municipality into another.

Do you consider that to be intercity bus travel?

**Mr. Di Sanza:** That is considered strictly school bus service.

**Senator LaPierre:** That is school bus service and it does not fall within this; is that what you are saying?

**Mr. Di Sanza:** It does not fall under scheduled services, which have, typically, in the provinces that are regulated, itineraries, fares, and levels of services in some instances.

**Senator LaPierre:** When a school bus takes a group of children to Camp Fortune from Orleans, that is not intercity busing; it is not regulated, except for educational purposes?

**Mr. Di Sanza:** That would probably fall under either a contract or charter service.

**Senator LaPierre:** Are charters, contract services and tours — I am trying to eliminate my work here — not regulated under the bill that we are considering or the jurisdictions we are talking about? In other words, they will not fall under the purview of my inquiry?

**Mr. Di Sanza:** In fact, they do, largely. What we have outlined is that, for the most part, for commercially based services such as tour operators or charter services, where there is a discretionary demand, even in those regulated jurisdictions there is a far more lenient or less rigorous economic test applied. Typically, those are niche markets.

**Le sénateur Atkins:** Il y en a eu un à Sussex.

**M. Orrbine:** C'est exact. Il y en a eu un récemment à Sussex, au Nouveau-Brunswick. Typiquement, les chiffres en matière de problèmes graves sont très bas.

**Le sénateur LaPierre:** Je suis confus quant au genre d'autobus au sujet duquel je devrais me renseigner. Franchement, il en a un trop grand nombre.

Commençons par les autobus scolaires. Les autobus scolaires circulent à l'intérieur des villes, n'est-ce pas?

**M. Roy:** Oui.

**Le sénateur LaPierre:** Cependant, les districts scolaires ont été fusionnés à un point tel qu'il arrive souvent que les autocars transportent les enfants, sur de longues distances, vers une autre ville.

Je connais un petit peu la situation de Sudbury. Je sais que le district scolaire là-bas est plus grand que le district scolaire en France et que les enfants sont transportés par autobus sur de longues distances, se rendent d'une municipalité à une autre.

S'agit-il là selon vous de déplacements interurbains par autocar?

**M. Di Sanza:** Cela est considéré comme s'agissant strictement de services de ramassage scolaire.

**Le sénateur LaPierre:** Il s'agit de services d'autobus scolaire et cela ne relève pas de ce dont il est question ici; est-ce bien cela que vous dites?

**M. Di Sanza:** Cela ne relève pas des services réguliers qui ont, typiquement, dans les provinces qui sont réglementées, des itinéraires, des barèmes de tarifs et dans certains cas différents niveaux de service.

**Le sénateur LaPierre:** Lorsqu'un car scolaire emmène un groupe d'enfants d'Orléans à Camp Fortune, il ne s'agit pas là d'un déplacement par autocar interurbain; cela n'est pas réglementé, sauf à des fins éducatives, n'est-ce pas?

**M. Di Sanza:** Cela s'inscrirait sans doute ou dans un contrat ou dans un service de nolisement.

**Le sénateur LaPierre:** Les services affrétés, les services contractuels et les circuits — j'essaie d'éliminer un peu de mon travail ici — ne sont-ils pas réglementés en vertu du projet de loi que nous examinons ou dans le contexte des provinces dont nous parlons? En d'autres termes, ils ne vont pas s'inscrire dans le cadre de mon enquête, n'est-ce pas?

**M. Di Sanza:** Si, en vérité, pour la plupart. Ce que nous avons expliqué est que, pour la plupart, dans le cas de services commerciaux tels ceux offerts par les voyagistes ou les compagnies d'affrètement, pour lesquels il existe une demande discrétionnaire, même dans les provinces réglementées le critère économique qui est appliqué est beaucoup plus généreux ou moins rigoureux. Il s'agit typiquement de créneaux.



We have a multitude of charter operators, for example, in British Columbia, which, on the scheduled service side, is highly regulated; but where there is a demonstrated need for a charter service in lower mainland B.C., typically those licences are awarded.

Therefore, for charter services we are not dealing with the same dynamics as for scheduled service.

**Senator LaPierre:** To use Senator Callbeck's example, travelling from Charlottetown to Vancouver, she will join a tour or will charter a bus to go somewhere in British Columbia. That does not fall under scheduled services; correct? It is similar to the charter or tour buses that visit Parliament Hill, correct? They are not scheduled.

On the other hand, the bus that travels between Ottawa and Montreal, such as the one I took my niece on at 11:00 o'clock last night to Montreal, is a scheduled bus.

**Mr. Di Sanza:** That is correct.

**Senator LaPierre:** Is this what we are concerned about?

**Mr. Di Sanza:** The major policy issues that have been set forward deal with the scheduled service, the Greyhound services from Montreal to Toronto that you pick up at the terminal, typically downtown to downtown. That is the primary issue that we are dealing with. There are some collateral issues, but that is the primary one.

**Senator LaPierre:** What about a bus from Montreal to New York? Are we interested in that?

**Mr. Di Sanza:** There are several companies that provide scheduled services from Canada to the United States and they fall under scheduled services. Of course, there are charter services that operate in those markets, but there are different factors at play there.

[Translation]

**Senator LaPierre:** What would the advantages of deregulation be?

**Ms. Roy:** It would allow greater flexibility for new entrants. The market is fragmented when all of the provinces are not regulated. Companies offering non regulated intercity service do not enter a regulated market as easily. However, regulated carriers operating in a deregulated province are not faced with the same constraints as to market entry. This fragmentation creates inequality. A carrier offering services in several provinces is confronted with several regimes.

**Senator LaPierre:** During the 1950s, the federal government transferred the management of these services to the provinces. Is this why we are today encountering the problems we are seeing?

**Ms. Roy:** In 1954, the court confirmed that the regulatory framework as to interprovincial carriers still came under federal jurisdiction. However, the federal government delegated this

Il y a une multitude d'exploitants de services affrétés, par exemple, en Colombie-Britannique, qui, côté services réguliers, est extrêmement réglementée; mais là où il y a un besoin manifeste de services nolisés dans la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique, les licences sont, en règle générale, accordées.

Par conséquent, la dynamique en ce qui a trait aux services affrétés n'est pas la même que dans le cas des services réguliers.

**Le sénateur LaPierre:** Pour reprendre l'exemple du sénateur Callbeck, supposons qu'elle voyage de Charlottetown à Vancouver et qu'elle s'inscrit à un voyage organisé ou qu'elle affrète un autobus pour se rendre quelque part en Colombie-Britannique. Cela ne s'inscrirait pas dans la catégorie des services réguliers, n'est-ce pas? C'est un petit peu comme les cars pour touristes ou nolisés qui déversent leurs passagers sur la colline du Parlement, n'est-ce pas? Il ne s'agit pas de services réguliers.

D'un autre côté, le bus qui fait la navette entre Ottawa et Montréal, comme celui de 23 heures pour lequel j'ai déposé ma niece hier soir, est un bus régulier.

**M. Di Sanza:** C'est exact.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce cela qui nous préoccupe?

**M. Di Sanza:** Les principales questions de politique qui ont été soulevées concernent les services réguliers, les services Greyhound de Montréal à Toronto, qui vous ramassent au terminus du centre-ville d'une ville pour vous déposer au terminus de l'autre. C'est là la principale question qui nous intéresse ici. Il existe des questions corollaires, mais c'est là la plus importante.

**Le sénateur LaPierre:** Qu'en est-il du bus qui va de Montréal à New York? Cela nous intéresse-t-il?

**M. Di Sanza:** Il existe plusieurs compagnies qui assurent des services réguliers entre le Canada et les États-Unis et qui s'inscrivent sous la rubrique services réguliers. Bien sûr, il y a des services affrétés qui sont actifs sur ces marchés, mais ce sont dans ces cas-là des facteurs différents qui sont en jeu.

[Français]

**Le sénateur LaPierre:** Quels seraient les avantages de la déréglementation?

**Mme Roy:** Elle permettrait davantage de flexibilité aux intrants. Le marché est fragmenté quand toutes les provinces ne sont pas réglementées. Les compagnies offrant des services interurbains non réglementés n'entrent pas aussi facilement dans un marché réglementé. Par contre, le transporteur réglementé qui fait affaires dans une province déréglementée ne fait pas face à cette contrainte de l'entrée sur le marché. Cette fragmentation crée des iniquités. Un transporteur qui offre des services dans plusieurs provinces fait face à plusieurs régimes.

**Le sénateur LaPierre:** Durant les années 1950, le gouvernement fédéral a transféré la gestion de ces services aux provinces. Est-ce la raison des problèmes que nous connaissons aujourd'hui?

**Mme Roy:** En 1954, la cour a confirmé que le cadre de la réglementation relevait toujours de la compétence fédérale en ce qui a trait aux expéditeurs d'une province à l'autre. Toutefois, le



authority to the provinces. In doing so, it allowed each province to create its own system, the result of which was the establishment of several different regimes.

**Senator LaPierre:** We should therefore be advising the minister to broaden this deregulation to the entire country. Would that require of the federal government that it take over all related powers?

**Ms. Roy:** The first question that the minister is putting to the committee is to see if the fragmented system that exists is creating a problem within the industry. If your conclusion is that the fragmentation of the regimes is having a negative impact on this industry, then we will have to see what possible solutions there might be. According to the report of the National Transportation Act Review Commission, there are two possible solutions if what we want is a harmonious national system. One possibility would be for the federal government to take on full responsibility for it. The other possibility would be for the provinces to agree on a way of cooperating amongst themselves.

[English]

**Senator LaPierre:** Tell me about the users. Last night, I did not see lawyers getting on that bus. I certainly saw no businessmen. I saw no senators, let alone elected members of Parliament. I saw students returning to Montreal after a nice weekend at Winterlude. I saw ladies with large bags, escorting children. I believe you have said that this is the transport of choice of a group of people in our society who find it cheaper than the train and, of course, the plane.

Yet we do not have a profile of the users; at least I have not seen one. Is there a profile of users? I want to know their age, their sex, their income. I want to know what they complain about when they travel. Have you included this in your studies?

**Mr. Di Sanza:** On page 5 of the orientation is an indication of the income profile. The Canadian Bus Association commissioned a study of a profile, speaking in general terms, of the users for scheduled services. It is important to distinguish scheduled from charter. The users for scheduled service tend to be lower income, students and, in some instances, the elderly who have no other means of travel.

**Senator LaPierre:** Are the buses wheelchair accessible?

**Mr. Di Sanza:** There is an advisory group that works closely with regulators and with the industry, the advisory group comprising handicap organizations. They set voluntary standards for the industry to be adopted in the usage of services.

We would have to get back to you with information in terms of their satisfaction with the service.

gouvernement fédéral a délégué ce pouvoir aux provinces. Ce faisant, chaque province a créé son propre régime, ce qui a eu comme résultat de créer plusieurs régimes différents.

**Le sénateur LaPierre:** Nous devrions donc conseiller au ministre d'étendre cette déréglementation à travers le pays. Cela exigera-t-il du gouvernement fédéral qu'il assume la totalité des pouvoirs?

**Mme Roy:** La première question que le ministre demande au comité est de voir si le système fragmenté crée un problème dans l'industrie. Si vous concluez que la fragmentation des régimes a un impact négatif sur l'industrie, il s'agirait de voir quelles seraient les solutions possibles. Selon le rapport du comité d'examen de la Loi sur les transports du Canada, deux solutions sont possibles si on veut un système national harmonieux. Une des possibilités serait que le gouvernement fédéral assume la responsabilité entière. L'autre possibilité serait que les provinces s'entendent sur la façon de collaborer entre elles.

[Traduction]

**Le sénateur LaPierre:** Parlez-moi des usagers. Hier soir, je n'ai pas vu d'avocats prendre cet autocar. Je n'ai pas vu d'hommes d'affaires. Je n'ai pas vu de sénateurs, sans parler de députés. J'ai vu des étudiants retournant à Montréal après une belle fin de semaine passée à profiter de Bal-de-Neige. J'ai vu des dames avec de gros sacs escortant des enfants. Je pense vous avoir entendu dire que c'est là le moyen de transport privilégié d'un groupe de personnes dans notre société qui trouvent que cela est meilleur marché que le train et, bien sûr, que l'avion.

Or nous n'avons pas de profil des usagers; en tout cas, je n'en ai pas vu. Existe-t-il un profil des usagers? J'aimerais connaître leur âge, leur sexe, leur niveau de revenu. J'aimerais savoir de quoi ils se plaignent lorsqu'ils voyagent. Avez-vous inclus cela dans vos études?

**M. Di Sanza:** Il y a à la page 5 du document d'orientation un profil des voyageurs selon le revenu. L'Association canadienne de l'autobus a commandité une étude en vue de l'établissement d'un profil général des usagers des services réguliers. Il est important de faire une distinction entre services réguliers et services affrétés. Les usagers des services réguliers ont tendance à être des personnes à faible revenu, des étudiants et, dans certains cas, des personnes âgées qui n'ont pas d'autre moyen de déplacement.

**Le sénateur LaPierre:** Les autocars sont-ils accessibles aux personnes en chaise roulante?

**M. Di Sanza:** Il existe un groupe consultatif qui travaille étroitement avec les organes de réglementation et avec l'industrie, et ce groupe consultatif comprend des organismes représentant les personnes handicapées. Ensemble ils fixent pour l'industrie des normes volontaires devant être adoptées dans la prestation de services.

Il nous faudra vous revenir avec des renseignements plus précis quant au niveau de satisfaction à l'égard du service sur ce plan.

**The Chairman:** We are meeting with some people next week in Montreal. We can ask the question there.

**Senator Jaffer:** Is bus transportation cheaper than train?

**Ms Roy:** For scheduled service, bus transportation is cheaper. I cannot provide precise figures, but normally it is cheaper. The fare depends on the distance.

**Senator Jaffer:** Let us say from Montreal to Ottawa. Do you have any idea?

**Ms Roy:** I cannot give precise figures.

**Senator LaPierre:** I have been advised by people at VIA Rail that they will soon provide a fast train that will do the trip in an hour and a half, instead of two hours, which is the length of time the bus takes, and the economy fare will be cheaper than bus because VIA Rail wishes to absorb that market.

**Senator Jaffer:** Your minister has said that most of the industry agrees that charter services should be deregulated. What is your opinion on that?

**Mr. Di Sanza:** The position of the industry and, indeed, of provincial jurisdictions on that emanates principally from the work we did in the context of a federal-provincial-industry task force from 1995 to 1997. In fact, one area where there was consensus among the federal government, the provinces and industry was that parcel services and charter services can be deregulated and that, generally speaking, the process for scheduled service could be streamlined. That task force was not able to get consensus on going further than that at that stage with respect to scheduled services, but there was general consensus on the charter because it is more commercially based. It is more discretionary income that provides a demand for those services as opposed to scheduled services, which are more regular in nature.

**Senator Jaffer:** You said in your presentation that some provinces are regulated and some are not. Should they all be regulated, or deregulated?

**Ms Roy:** We are not here to express our personal opinions on whether provinces should be regulated or deregulated. The key question for the committee is the impact of deregulated regimes in some provinces, regulated regimes in others, or some half regulated-half deregulated regimes. What is the impact on the industry? If there is an impact, what would you recommend as appropriate action from the federal government? This is really what the ministry is looking for from the committee.

**Senator Jaffer:** I accept that you are not giving opinions. Do you have any idea of the impact when there is deregulation?

**La présidente:** Nous allons rencontrer des intéressés la semaine prochaine à Montréal. Nous pourrions poser la question à cette occasion-là.

**Le sénateur Jaffer:** Les déplacements par autobus sont-ils meilleur marché que les déplacements par train?

**Mme Roy:** En ce qui concerne le service régulier, le transport par autobus est moins cher. Je ne peux pas vous fournir de chiffres précis, mais en règle générale, c'est moins coûteux. Le prix du billet est fonction de la distance parcourue.

**Le sénateur Jaffer:** Prenons le cas d'un déplacement de Montréal à Ottawa. En avez-vous une idée?

**Mme Roy:** Je ne peux pas vous donner de chiffre précis.

**Le sénateur LaPierre:** Des employés de VIA Rail m'ont fait savoir qu'ils vont bientôt assurer un service de train rapide qui assurera la liaison en l'espace d'une heure et demie au lieu de deux heures, soit le temps qu'il faut à l'autobus pour assurer le voyage, et le billet en classe économique sera meilleur marché que le tarif autobus parce que VIA Rail compte absorber ce marché-là.

**Le sénateur Jaffer:** Votre ministre a dit que le gros de l'industrie convient que les services affrétés devraient être déréglementés. Quel est votre avis là-dessus?

**M. Di Sanza:** La position de l'industrie et, en fait, des autorités provinciales est pour la plupart le fruit du travail que nous avons fait dans le cadre d'un groupe de travail industrie-fédéral-provincial entre 1995 et 1997. En vérité, là où il y a eu consensus entre le gouvernement fédéral, les provinces et l'industrie a été pour dire que le service colis et que les services affrétés pourraient être déréglementés et que le processus pour ce qui est des services réguliers pourrait être de façon générale simplifié. Le groupe de travail n'a pas pu obtenir de consensus à cette étape-là en vue de pousser plus loin côté services réguliers, mais il y a eu consensus général pour les services affrétés qui ont une assise davantage commerciale. Ce sont des revenus davantage discrétionnaires qui créent la demande de ces services-là par opposition aux services réguliers, qui font partie de la vie de tous les jours de par leur nature même.

**Le sénateur Jaffer:** Vous avez dit dans votre exposé que certaines provinces sont réglementées et que d'autres ne le sont pas. Devraient-elles toutes être réglementées ou déréglementées?

**Mme Roy:** Nous ne sommes pas ici pour exprimer nos opinions personnelles quant à la question de savoir si les provinces devraient être réglementées ou déréglementées. La question clé pour le comité est celle de l'incidence des régimes déréglementés dans certaines provinces, des régimes réglementés dans d'autres ou de l'existence de certains régimes mi-réglementés et mi-déréglementés. Quelle est l'incidence de cela sur l'industrie? S'il y en a une, que recommanderiez-vous que le gouvernement fédéral fasse? C'est vraiment là ce que le ministère cherche à obtenir du comité.

**Le sénateur Jaffer:** J'accepte que vous n'émettiez pas d'opinion. Avez-vous une idée des effets lorsqu'il y a une déréglementation?



**Ms Roy:** I know the committee has scheduled meetings with provinces. I would suggest that you might want to look at the impact of the regulations in provinces where there is regulation. You would get the information right from the provinces where there is a regulation. In those provinces where there is partial deregulation, you can look at the impact there as well. It is better to ask the provinces directly what they have seen as an impact after deregulation.

[Translation]

**Senator Biron:** My question is along the lines of that of Senator Jaffer. Has there been a drop in service in the rural areas of provinces where there has been deregulation? Have there been requests for grants in order for rural areas to continue to benefit from these services?

**Mr. Di Sanza:** Let us take the example of Newfoundland, which is a deregulated province. A study showed that there was no negative impact within the sector because of deregulation.

However, I believe that this issue must be placed in the proper context. One might say that in certain provinces where there has been strong economic control, there has nevertheless been abandonment of service in rural areas and in low-density markets. The fact that a province might have what could be deemed "strong" economic controls is not a guarantee that service will be maintained in all markets, especially low-density markets.

Various studies carried out in virtually all of the provinces have shown that there has certainly been abandonment of service in provinces such as Ontario where there is a regime swinging from strong regulation to deregulation. It all depends on the existing demand and on the services offered in the given sector of the industry.

The situation may vary from one sector to another and from one province to another as far as the impact is concerned, but to date there has not been any negative impact. In some cases, services rebounded with the usage of small buses or vans.

**Ms. Roy:** It is preferable to delve into the experience of each province rather than to draw a general conclusion.

[English]

**Senator Callbeck:** You said that in Newfoundland, if I understood you properly, there was not any effect, but that had to do with the way they deregulated. Would you explain that?

**Mr. Di Sanza:** In the course of the work of the task force and following that, when the federal government and provincial jurisdictions were looking at what a basis for consensus, one of the questions that often arose in our discussions was the experience with regard to jurisdictions that have deregulated.

I do not have precise figures to provide at this time, but our understanding from officials in Newfoundland is that there was no negative impact in terms of services in the province as a result

**Mme Roy:** Je sais que le comité a prévu des réunions avec les provinces. Ma suggestion serait que vous examiniez l'incidence des règlements dans les provinces où il y a réglementation. Vous pourriez obtenir toutes les explications directement des provinces qui ont une réglementation. Dans les provinces où il y a déréglementation partielle, vous pourriez là aussi en examiner les ramifications. Il est préférable d'interroger directement les provinces sur ce qu'elles ont constaté comme conséquences de la déréglementation.

[Français]

**Le sénateur Biron:** Ma question va un peu dans le même sens que celle du sénateur Jaffer. Est-ce qu'il y a eu une baisse de services dans les milieux ruraux pour les provinces où il y a eu la déréglementation? Est-ce qu'il y a eu demande de subvention pour que les milieux ruraux puissent continuer à recevoir les services?

**M. Di Sanza:** Prenons l'exemple de Terre-Neuve qui est une province déréglementée. Une étude a démontré qu'il n'y a pas eu d'impact nuisible dans le secteur à cause de leur approche de déréglementation.

Par contre, je pense qu'il faut placer la question en contexte. On peut dire que dans certaines provinces où il y a une forte réglementation économique, il y a quand même abandon de services dans les secteurs ruraux ou les marchés à faible densité. Ce n'est pas parce qu'une province peut avoir une réglementation économique dite «forte» que cela va garantir que les services seront soutenus dans tous les marchés, même ceux à faible densité.

Différentes études menées dans presque toutes les provinces ont démontré qu'il y a eu certainement abandon de certains services dans les provinces comme l'Ontario où il existe un régime balançant entre une forte réglementation et une déréglementation. Cela dépend de la demande existante et des services offerts dans le secteur de l'industrie.

Cela peut varier d'un secteur à l'autre et d'une province à l'autre au niveau de l'impact mais jusqu'à maintenant, il n'y a pas eu d'impact nuisible. Dans certains cas, les services ont repris par l'usage de petits autobus ou de fourgonnettes.

**Mme Roy:** Il vaut mieux se pencher sur les expériences de chaque province plutôt que d'en tirer une règle générale.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit qu'à Terre-Neuve, si j'ai bien compris, il n'y avait eu aucun effet, mais que cela avait à voir avec la façon dont la déréglementation y avait été menée. Pourriez-vous expliquer cela?

**M. Di Sanza:** Dans le cadre des travaux du groupe de travail et, par la suite, lorsque le gouvernement fédéral et les provinces examinaient la base d'un consensus, l'une des questions qui était souvent soulevée dans le cadre de nos discussions était celle de l'expérience du côté des provinces qui avaient vécu une déréglementation.

Je n'ai pas de chiffres précis à vous fournir à l'instant, mais d'après ce que nous avons compris des propos des porte-parole de Terre-Neuve, il n'y avait eu aucun effet négatif côté services dans



of their approach to deregulation. They have offered to provide information in the past for whoever might be interested in doing so. You may wish to call upon them to provide details of the impact, if any, of that on small or larger communities.

**Senator Callbeck:** The question I am asking is whether that had anything to do with the way they deregulated.

**Mr. Di Sanza:** I am not in a position to give you a precise answer on whether it had to do with the way they deregulated or whether if it was as a result of other factors. However, we can pursue it with the province, if that is a question you would like us to pursue.

**Senator Callbeck:** The Canadian Bus Association did a study in 1998. What was their conclusion?

**Mr. Di Sanza:** Their major conclusions are outlined in the orientation documents. They outline that, for the most part, deregulation would result in a certain number of marginal routes being abandoned. These would typically be lower-density markets or some rural routes. They recommended a number of measures that regulators could take. However, for the most part, their major conclusion in terms of economic dimensions was that there would be a loss of some of the services to lower-density markets and that new entrants, as a result of deregulation, typically would target the larger markets or the major corridors.

**Senator Callbeck:** The bottom line was that they were not supportive.

**Mr. Di Sanza:** At that time, the position they advanced was that they were not typically supportive of deregulation, generally speaking, for the various reasons that they outlined.

However, if one looks at the list of conditions or recommendations in their report, they also indicated that, under certain conditions over a period of time, regulatory regime would not have the type of negative impacts that something in the short term might have.

A period of time has elapsed since that report. You may wish to address that question specifically to the associations that are part of the Canadian Bus Association to determine their position at that stage.

**Senator Callbeck:** Were the major reports done in Quebec in the last five years supportive?

**Mr. Di Sanza:** Could you clarify that, please?

**Senator Callbeck:** I am reading here that the Quebec government produced two major reports in the last five years on the topic. What was the bottom line?

la province par suite de leur approche en matière de déréglementation. Ils ont par le passé offert de fournir à quiconque cela intéresserait les renseignements là-dessus. Vous voudrez peut-être les inviter à vous fournir des précisions sur les effets que cela a pu avoir, si effets il y a eu, sur les petites ou les plus grosses localités.

**Le sénateur Callbeck:** La question que je pose est celle de savoir si cela a quelque chose à voir avec la façon dont ils ont mené la déréglementation.

**M. Di Sanza:** Je ne suis pas en mesure de vous fournir de réponse précise quant à la question de savoir si cela a eu à voir avec la façon dont ils ont assuré la déréglementation ou si c'était là le résultat d'autres facteurs. Nous pourrions néanmoins poursuivre cela avec la province, si c'est là une question que vous aimeriez nous voir poursuivre.

**Le sénateur Callbeck:** L'Association canadienne de l'autobus a réalisé une étude en 1998. Quelle a été sa conclusion?

**M. Di Sanza:** Ses principales conclusions sont esquissées dans le document d'orientation. Les auteurs du rapport disent que, de façon générale, la déréglementation déboucherait sur l'abandon d'un certain nombre de routes marginales. Il s'agirait, typiquement, de marchés à faible densité ou de certaines routes rurales. Ils ont recommandé un certain nombre de mesures que pourraient prendre les organes de réglementation. Leur principale conclusion côté dimensions économiques a cependant été qu'il y aurait une perte de certains des services offerts aux marchés à faible densité et que les nouveaux entrants, par suite de la déréglementation, cibleraient typiquement les plus gros marchés ou les corridors d'importance.

**Le sénateur Callbeck:** L'essentiel est qu'ils n'étaient pas très favorables.

**M. Di Sanza:** À l'époque, leur position était qu'ils n'étaient de façon générale pas favorables à la déréglementation, pour les différentes raisons qu'ils avaient évoquées.

Cependant, si l'on regarde la liste de conditions ou de recommandations dans leur rapport, ils y disent également que, dans certaines conditions, sur une période de temps donnée, un régime de réglementation n'aurait pas le genre d'effet négatif que pourrait avoir quelque chose dans le court terme.

Un certain laps de temps s'est écoulé depuis ce rapport. Vous voudrez peut-être soumettre cette question aux associations qui sont membres de l'Association canadienne de l'autobus pour connaître leur position à cet égard.

**Le sénateur Callbeck:** Les principaux rapports effectués au Québec au cours des cinq dernières années y ont-ils été favorables?

**M. Di Sanza:** Pourriez-vous, je vous prie, éclaircir votre question?

**Le sénateur Callbeck:** Je lis ici que le gouvernement du Québec a produit deux rapports d'envergure sur cette question au cours des cinq dernières années. Quelle en a été la principale conclusion?

**Mr. Di Sanza:** The Quebec government did a thorough analysis of the services and operations in that province. It looked at the impact that various narrow scenarios might have. The position of the province, generally speaking, has been that there would be an impact on certain markets. They would be looking at the options available to deal with that impact.

Again, it is important to hear from the province about their position. The information I cited earlier regarding loss of service to smaller communities came from one of those reports, where even under a regulatory regime there were still services that were being abandoned.

**The Chairman:** You said that ridership seems to have levelled out at between 12 million and 14 million for intercity buses. Does the department have any feel themselves as to what might lead to a significant increase in ridership?

**Ms Roy:** We find it difficult to say how exactly ridership could be increased. Perhaps more competition in the sector would have an impact. It is difficult to give one simple answer because various factors affect the choices of taking the bus. I would not want to venture into that field.

You may want to ask that question of the users and carriers with whom you will meet. From various sources, you may be able to put together a trend of how it could increase.

[Translation]

**The Chairman:** We thank you for having answered senators' questions. Your answers are much appreciated in this the very beginning of our study. Should we need further information in the course of our work, we will most certainly call upon you.

[English]

We will now hear from Mr. Norris and Mr. Baldwin. Welcome gentlemen.

[Translation]

**Mr. Douglas A. Norris, Director General, Census and Demographic Statistics Branch, Statistics Canada:** It is a great pleasure to be here today to give you an overview of the recent social and demographic trends in Canada. I hope this information will be useful to you in setting the stage for your study.

My presentation will be based on a series of diagrams, and I understand members of the committee have these in front of them. They are available in both official languages and at the end of my presentation I will be happy to answer your questions either in French or in English.

**M. Di Sanza:** Le gouvernement du Québec a effectué une analyse approfondie des services et des exploitations dans la province. Il a examiné l'incidence que pourrait avoir différents scénarios bien précis. De façon générale, la position de la province a été qu'il y aurait une incidence sur certains marchés. La province serait désireuse d'examiner les options envisageables pour contrer ces effets.

Encore une fois, il serait important d'entendre la province exposer sa position. Les renseignements que j'ai cités plus tôt concernant la perte de services pour les plus petites localités ont été glanés dans l'un de ces rapports, selon lequel même dans un cadre réglementé il allait y avoir des services abandonnés.

**La présidente:** Vous avez dit que le taux de fréquentation semble s'être stabilisé à entre 12 millions et 14 millions pour les autocars interurbains. Le ministère a-t-il lui-même des idées quant à ce qui pourrait déboucher sur une augmentation marquée des taux d'utilisation?

**Mme Roy:** Nous aurions de la difficulté à dire grâce à quel moyen précis les taux de fréquentation pourraient être augmentés. Peut-être qu'une plus grande concurrence dans le secteur aurait des effets. Il est difficile de donner une réponse simple à la question étant donné qu'il y a divers facteurs qui interviennent dans le choix de prendre ou non l'autobus. Je ne voudrais pas m'aventurer là-dedans.

Vous voudrez peut-être poser cette question aux usagers et aux transporteurs que vous allez rencontrer. Vous pourrez peut-être, à partir de plusieurs sources différentes, esquisser une tendance en vue de l'augmentation des taux d'utilisation.

[Français]

**La présidente:** Nous vous remercions d'avoir répondu à toutes les questions des sénateurs. Vos réponses sont très appréciées en ce début de l'étude que nous faisons. Si jamais nous avons besoin d'information, je pense que nous ferons appel à vous en cours de route.

[Traduction]

Nous entendons maintenant M. Norris et M. Baldwin. Soyez les bienvenus, messieurs.

[Français]

**M. Douglas A. Norris, directeur général, Direction de la statistique démographique et du recensement, Statistique Canada:** Je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour présenter un aperçu des tendances sociales et démographiques au Canada. J'espère que ces tendances serviront de contexte pour votre étude.

Je ferai ma présentation en utilisant une série de graphiques et je crois que tous les membres du comité en ont une copie. Ces graphiques sont disponibles dans les deux langues officielles et à la fin de mon exposé, il me fera plaisir de répondre aux questions en français ou en anglais.



*[English]*

I want to talk today about the trends that I thought might interest the committee in studying interurban transportation. Most of them are general trends. Many of them will not be new to members of the committee.

Most of our social trends are slowly changing over time and certainly not dramatically. There are a number of trends that are likely of interest. Some of them were touched on in the earlier presentation about the profile of interurban ridership. Those are some of the same groups that we have chosen to profile.

Demand for any service or product is influenced by population growth. The first graph shows population growth in Canada over the last half century. Our population has grown from approximately 15 million at mid-century to just over 30 million today. That increase has been fairly steady. A decline in the rate at which our population is increasing is occurring. The darker line on that first graphic shows the annual rate of growth, the percentage increase in our population size year over year. In the 1950s and 1960s, that increase was around 2 per cent or 3 per cent, but it came down during the 1960s and 1970s to around 1 per cent per year. Since about 1970, the growth in population has been approximately 1 per cent per year, with some ups and downs due to trends in immigration.

The next graph looks ahead, to determine what future demographics may be based on these past trends. We have taken a range of possibilities for the future, depending on what happens with the major determinants of the population growth. The fertility rate is by far the most important demographic determinant, that is, the number of children a woman may have during her lifetime. The immigration rate is also an important determinant of demographics. Mortality is also a factor, but it is a more slowly changing factor.

The graph shows the future trajectory of our population over the next 40 years or so, under a high, medium and low scenario. The high scenario represents an increased fertility rate from the 1.5 children per woman on average of today and an increased immigration rate from what it is today. The medium scenario represents the current trend in fertility and immigration. The low scenario represents a slight drop in our fertility rate and a lowering of the immigration number. We get a range.

Under all of these scenarios, the momentum built into our future demographic change is likely to be downward. The growth in our population is predicted to slow over the next two or three decades; most analysts are not postulating an increase in our fertility rate.

The third graph shows what has happened to our rural and urban population. Here we have defined urban in fairly broad terms as centres of 1,000 people or more. We use a broad

*[Traduction]*

Je veux vous parler aujourd'hui des tendances qui pourraient intéresser le comité aux fins de son étude du transport interurbain. La plupart d'entre elles sont des tendances générales et vous en connaissez sans doute déjà un certain nombre.

La plupart de nos tendances sociales évoluent lentement au fil du temps sans connaître de fluctuations radicales. Un certain nombre d'entre elles sont susceptibles de vous intéresser. Certaines ont déjà été abordées lors d'une présentation antérieure sur le profil des voyageurs interurbains. Nous avons choisi d'établir un profil de certains de ces mêmes groupes.

La demande de tout produit ou service est influencée par la croyance démographique. Le premier graphique montre la croissance de la population au Canada au cours du dernier demi-siècle. Notre population est passée d'environ 15 millions vers le milieu du siècle à un peu plus de 30 millions aujourd'hui. Cette croissance a été relativement régulière, mais le rythme se ralentit. La ligne sombre du premier graphique montre le taux de croissance annuel de la population, soit le pourcentage d'augmentation de la population d'une année sur l'autre. Au cours des années 50 et 60, cette hausse a été de l'ordre de 2 ou 3 p. 100, mais elle a baissé dans le courant des années 60 et 70 pour atteindre 1 p. 100 par an. Depuis 1970 environ, la croissance démographique a tourné aux alentours de 1 p. 100 par an, avec quelques fluctuations vers le haut et le bas dues aux tendances d'immigration.

Le diagramme suivant projette l'avenir, pour déterminer ce que sera la démographie future sur la base de ces tendances passées. Nous avons retenu un éventail de possibilités pour l'avenir, qui sont fonction de ce qu'il adviendra des principaux déterminants de la croissance de la population. Le principal facteur, de loin, est le taux de fécondité, c'est-à-dire le nombre d'enfants par femme. Le taux d'immigration est également un facteur important, de même que le taux de mortalité, mais ce dernier évolue beaucoup plus lentement.

Ce graphique montre la trajectoire future de notre population au cours des 40 prochaines années selon trois scénarios, ceux d'une croissance élevée, moyenne et faible. Le scénario à croissance élevée représente un taux de fécondité accru par rapport à la moyenne de 1,5 enfant par femme d'aujourd'hui et un taux d'immigration accru également. Le scénario moyen prolonge les tendances actuelles de fécondité et d'immigration. Le scénario à croissance faible suppose une légère baisse de notre taux de fécondité et une diminution du chiffre d'immigration. Cela nous donne une fourchette.

Dans les trois scénarios, la dynamique de notre changement démographique futur est susceptible d'être à la baisse. On prévoit que la croissance de notre population se ralentira au cours des deux ou trois prochaines décennies; la plupart des analystes n'anticipent pas d'augmentation du taux de fécondité.

Le troisième graphique montre l'évolution de nos populations urbaines et rurales. Nous avons défini ici le milieu urbain de façon relativement lâche en y englobant toutes les agglomérations de



definition of urban in our census information. The rural is outside of these urban areas.

The graph shows the long sweep of history in terms of our changing country, going back to before Confederation and up to the 1996 census. You can see that the country was predominantly rural until about the 1920s or 1930s, when that crossover occurs. Beginning in 1951, we see a rapid urbanization of the country, with the urban part growing and the rural part staying constant. Today, about 80 per cent of our population is classified as urban.

If you look ahead to the differential growth in urban and rural areas, and even in small cities, with the low fertility rate, the primary driver or determinant of our population growth will be immigration. That will make a difference in terms of whether an area grows or declines together with internal migration, that is, people moving from one part of the country to another.

Immigration will be important. One of the characteristics of our current immigration trend is that it is concentrated in our large urban areas, particularly Toronto, Vancouver and, to a lesser extent, Montreal and a few of the other large urban areas. To the extent that that will determine growth in the future, we could see a differential growth. We have already said that overall growth would be low. It would likely be even lower in our small rural areas that are not receiving immigrants compared to our large urban areas that will, if current patterns continue, see immigration. Their growth rate will be higher than that of the rural areas. We are likely to see the possibility of differential rates of growth with lower growth, possibly even declines in some population, in respect of the rural and small town parts of the country compared to our large urban areas.

The next graph shows another important trend in Canadian society, which is the aging of our population. I have depicted this in the form of comparing what our population looked like back in 1951, which is the solid line that you see on this graph, within the brown area. That shows a number of people — males on one side and females on the other — at ages ranging from young children to senior citizens. This demonstrates what has happened to those numbers between 1951 and 2001. The brown bars represent the estimated numbers for today. A few things are notable.

First, there has been a growth in most of the age groups, and that reflects the doubling in the size of our population. As well, the distribution of our population by age has changed. In 1951, children represented the largest part of the population. Those were the children born during the 1940s — the war years and post-war — and that base actually widened out if we were to look at this in 1960 and 1970. The fertility rate then declined. If we

plus de 1 000 habitants. C'est la définition assez large employée dans le recensement. La population rurale est celle qui vit en dehors de ces zones urbaines.

Le graphique recouvre toute l'histoire de notre pays, remontant jusqu'avant la Confédération et allant jusqu'au recensement de 1996. Vous voyez que la population était principalement rurale jusqu'aux années 20 et 30, où les deux courbes se croisent. À partir de 1951, nous assistons à une urbanisation rapide du pays, la population urbaine connaissant une forte croissance et la population rurale restant constante. Aujourd'hui, environ 80 p. 100 de la population est classée comme urbaine.

Étant donné le faible taux de fécondité, le principal moteur de cette croissance différentielle entre les villes et les campagnes est l'immigration. C'est elle qui fait la différence entre la croissance ou le déclin de la population, jointe à la migration interne, c'est-à-dire les déplacements des habitants à l'intérieur du pays.

L'immigration joue donc un rôle important. L'une des caractéristiques de l'immigration actuelle est qu'elle est concentrée dans les grandes agglomérations urbaines, particulièrement, Toronto, Vancouver et, dans une mesure moindre, Montréal et quelques autres grands centres. Dans la mesure où ce facteur déterminera la croissance future, nous pourrions assister à une croissance différentielle. Nous avons déjà vu que la croissance d'ensemble sera faible. Elle sera probablement encore plus faible dans les régions rurales qui reçoivent peu d'immigrants, comparé aux grands centres urbains vers lesquels les immigrants afflueront, si les tendances actuelles se poursuivent. Le taux de croissance urbain sera plus fort que celui des zones rurales. Il est probable que nous verrons ce différentiel de croissance même avec de faibles chiffres d'augmentation démographique, et peut-être même des baisses de population dans les régions rurales et petites villes du pays, comparé aux grandes agglomérations.

Le diagramme suivant fait apparaître une autre tendance importante de la société canadienne, soit le vieillissement de notre population. Je le dépeins en comparant la pyramide des âges telle qu'elle se présentait en 1951, soit la ligne pleine que vous voyez sur le diagramme, à l'intérieur de la zone brune. Cela montre le nombre de personnes — les hommes d'un côté et les femmes de l'autre — dans les diverses tranches d'âge, depuis l'enfance jusqu'à l'âge avancé. Vous voyez ainsi ce qu'il est advenu de ces chiffres entre 1951 et 2001. Les barres brunes représentent les chiffres estimatifs pour aujourd'hui. Plusieurs caractéristiques sont à signaler.

Premièrement, on constate une augmentation dans presque toutes les tranches d'âge, et cela reflète la multiplication par deux de la population totale. En outre, la distribution de la population par âge a évolué. En 1951, les enfants représentaient les tranches d'âge les plus nombreuses. Il s'agissait là des enfants nés pendant les années 40 — les années de guerre et d'après-guerre — et cette assise était en fait encore plus large pendant les années 60 et 1970.

look at 2001, the largest part of our population is people aged 35 to 55, the baby boomers.

The relative size of our population at the different ages has changed dramatically. If you think about fast forwarding that brown pyramid, you can see the aging of those baby boomers into their 60s, 70s, 80s and 90s that will occur in the future, to be replaced under current fertility patterns by much smaller generations of children. The importance of that is the extent to which any phenomena, any service, or any product is age-related. The profile of the potential users of that service will be changing fairly rapidly.

The next graph amplifies that trend, showing the number of people aged 15 to 24 and 65 and over. These two ages were chosen because they are likely to be higher than average, as was suggested in the earlier presentation, in relation to intercity bus ridership, which includes students, young people and elderly persons. You can see that for the 15-to-24 age group, those numbers increased up until 1981, then levelled off and have been more or less constant since then.

On the other hand, the numbers of seniors have been continually increasing, and you can see the projected crossover, where their numbers will surpass the number of youth. This number will continue to increase, particularly in the post-2011 era, when baby boomers begin to hit 65. The numbers will increase rapidly between about 2011 and 2031, when they will level off. Under virtually any scenario, the future holds a much larger number of seniors and a much larger proportion of our population at those older ages.

The next graph looks at university enrolment. Senator LaPierre talked about putting his niece on a bus last night. I can remember not too many years ago trips to the bus station to put my daughter on the bus to university or to pick her up. University and college students are important users of intercity bus transportation, at least based on my personal experience.

While the 15-to-24 age range has not changed much, enrolment in universities and post-secondary schools has in fact increased, so the numbers of students — and this is showing full-time university enrolment — actually increased fairly steady over the last half century, perhaps levelling off in the 1990s to some extent.

The next graph shows a phenomenon that we have seen over a number of years in Canada, and that is that we are a country of movers. On average, Canadians move from one household to another at a fairly high rate. About half of us actually change where we live over a five-year period. Some of us just move down the street, others across the city, and others to another city or province. Not surprisingly, the tendency for people to move is related to age, with the highest rates of moving around those ages

Puis, le taux de fécondité a reculé. Ainsi, en 2001, les tranches d'âge les plus nombreuses sont celles des personnes âgées de 35 à 55 ans, les enfants du baby-boom.

La taille relative de la population aux différents âges a radicalement changé. Si vous projetez cette pyramide brune vers l'avenir, vous pouvez voir le vieillissement de ces enfants du baby-boom, qui font devenir sexagénaires, septuagénaires, octogénaires et nonagénaires et qui vont être remplacés par des générations d'enfants beaucoup moins pléthoriques, avec les tendances de fécondité actuelles. Cela se répercute de façon importante sur tout phénomène, service ou produit lié à l'âge. Le profil des usagers potentiels de ce service va changer de façon assez rapide.

Le graphique suivant illustre encore plus abondamment cette tendance, puisqu'il montre le nombre de personnes âgées de 15 à 24 ans et de plus de 65 ans. Ces deux âges ont été choisis parce qu'ils sont plus susceptibles que la moyenne, comme on l'a vu dans la présentation précédente, de recourir à l'autocar interurbain pour se déplacer, puisqu'il s'agit des étudiants, des jeunes et des personnes âgées. Vous pouvez voir que dans la tranche d'âge des 15 à 24 ans, les nombres ont augmenté jusqu'en 1981, la courbe s'aplatissant ensuite pour rester plus ou moins constante depuis.

En revanche, le nombre des personnes âgées n'a cessé d'augmenter et on peut voir que les deux courbes vont se croiser, le nombre des personnes âgées dépassant celui des jeunes. Ce nombre va continuer d'augmenter, particulièrement après 2011, lorsque les enfants du baby-boom commenceront à atteindre l'âge de 65 ans. Leur nombre va augmenter rapidement entre 2011 et 2031, moment à partir duquel il va se stabiliser. Dans pratiquement tous les scénarios, l'avenir nous réserve un nombre beaucoup plus important de personnes âgées et une proportion beaucoup plus importante de notre population dans cette tranche d'âge.

Le diagramme suivant représente les inscriptions à l'université. Le sénateur LaPierre nous a raconté avoir déposé sa nièce hier soir à la gare routière. Je me souviens moi-même, il n'y a pas si longtemps, d'avoir emmené ma fille prendre l'autocar pour se rendre à l'université ou de venir la chercher. Les étudiants universitaires et collégiaux sont d'importants usagers de l'autocar interurbain, du moins selon mon expérience personnelle.

Bien que les nombres dans la tranche d'âge 15 à 24 ans n'aient pas tellement augmenté, la proportion de ceux inscrits à l'université et dans des études postsecondaires a, lui, augmenté, si bien que le nombre d'étudiants — et le graphique montre les étudiants universitaires à temps plein — a augmenté de façon assez régulière au cours du dernier demi-siècle, avec peut-être une stabilisation dans les années 90.

Le diagramme suivant montre un phénomène que nous avons pu constater depuis pas mal de temps au Canada, à savoir que nous sommes un pays de déménageurs. En moyenne, les Canadiens déménagent d'un logis à un autre en proportion assez élevée. De fait, environ la moitié d'entre nous changent de résidence pendant une période de cinq ans. Certains déménagent seulement dans la rue d'à côté, d'autres vont à l'autre bout de la ville et d'autres encore s'établissent dans une autre ville ou



when one is finishing schooling, starting a family, et cetera. Our mobility levels have not changed dramatically over the last three or four decades, as we can track it through our census information.

The next couple of graphs show yet another important trend in Canadian society, and that is the changing composition of our population as a result of immigration. This first graph shows the percentage of our population that is classified as immigrant, and by immigrant we mean someone born outside of Canada. In 1996 — the last time we took a national reading of this — a little over 17 per cent of our population were classified as immigrant, and that number had not changed much over the last half century. It increased somewhat, from perhaps 15 per cent, in the 1990s, and we will be looking at this number again early next year when we release the results of our new 2001 census. I would expect at that time the number to be higher than shown here. You can see that the levels, although they have not changed much for the last half century, are lower than they were earlier in the century, when the West was opening up and many immigrants were coming into Canada; on a per capita basis, the immigration rate was higher at that time.

The next graph reflects our changing cultural diversity. It shows distribution of immigrants to Canada by country or continent of origin. One can see that prior to 1961, virtually all of our immigrants, some 90 per cent, came from Europe. Much smaller percentages came from other parts of world. A gradual shift has taken place over the decades, so that by the 1990s fewer than 20 per cent of our immigrants were coming from Europe. Much higher percentages came from Asia, the Caribbean, South America, Central America and Africa. There was a dramatic change in the diversity and origins of our immigrants. Certainly that is reflected in the changing composition of our population in those large cities that are receiving the immigrants.

The next two graphs reflect changes in family structure since 1980. There are a number of points to note here. One is the decline in the proportion of families that are married couples with children. That number has declined, from 55 per cent back in 1981 to 45 per cent in 1996. It reflects, in part, the aging of our population as well as changes in marital patterns, with part of that decline being picked up by an increase in common-law couples — both common-law couples with and without children — and also by an increase in the percentage of lone parents. You can see that the number of married couples with children has not changed much. However, if we look at the aging of our population into the future, that dark blue part of the pie will show some decrease, as the so-called empty nest families become more numerous.

The phenomenon of empty nest is not as clear as sometimes it is made out to be. The next slide shows another aspect of our changing family situation, that is, that over the past 20 years or so we have had an increasing proportion of our young adults staying

province. Certes, la tendance à déménager est liée à l'âge, les déménagements les plus nombreux intervenant à l'âge où l'on termine les études et fonde une famille, et cetera. Nos niveaux de mobilité n'ont pas énormément évolué au cours des trois ou quatre dernières décennies, comme en témoignent les données des recensements.

Les graphiques suivants montrent une autre tendance importante de la société canadienne, à savoir la modification de la composition de la population du fait de l'immigration. Le premier graphique montre le pourcentage de la population classée comme immigrante, et par là nous entendons les personnes nées en dehors du Canada. En 1996 — la dernière fois que nous avons pris un instantané de ce phénomène, un peu plus de 17 p. 100 de la population était classée comme immigrante, et ce chiffre n'a guère changé au cours des 50 dernières années. Il a légèrement augmenté, puisqu'il était peut-être de 15 p. 100 dans les années 90 et nous verrons ce que ce chiffre est devenu lorsque seront publiés les résultats du nouveau recensement de 2001. Je m'attends à ce qu'ils soient plus élevés que celui à présent. Vous pouvez voir que les niveaux, bien qu'ils n'aient pas énormément évolué au cours des 50 dernières années, sont plus faibles qu'ils l'étaient au début du siècle, au moment où l'Ouest s'ouvrait et où les immigrants affluaient au Canada; la proportion d'immigrants à cette époque était plus élevée.

Le diagramme suivant reflète l'évolution de notre diversité culturelle. Il montre la distribution des immigrants établis au Canada par pays ou continent d'origine. On peut voir qu'avant 1961, virtuellement tous nos immigrants, quelques 90 p. 100, venaient d'Europe. Les pourcentages venant d'autres parties du monde étaient bien inférieurs. Un déplacement est intervenu graduellement au fil des décennies, si bien que dans les années 90, moins de 20 p. 100 de nos immigrants venaient d'Europe. Des pourcentages beaucoup plus élevés venaient d'Asie, des Caraïbes, d'Amérique du Sud, d'Amérique centrale et d'Afrique. Il y a donc eu un profond bouleversement dans l'origine de nos immigrants. Cela se reflète certainement dans la composition nouvelle de notre population dans les grandes villes qui reçoivent ces immigrants.

Les deux diagrammes suivants reflètent les changements intervenus dans la structure familiale de 1980. Plusieurs aspects sont à signaler ici. L'un est le recul de la proportion des familles formées de couples mariés avec enfants. Ce chiffre est en recul, étant tombé de 55 p. 100 en 1981 à 45 p. 100 en 1996. Cela reflète, en partie, le vieillissement de la population, mais aussi la propension à se marier, une partie de cette baisse étant compensée par une augmentation des couples vivant en concubinage, avec ou sans enfants — et une augmentation des familles monoparentales. Vous pouvez voir que le nombre des couples mariés avec enfants est resté pratiquement stable. Toutefois, dans la perspective du vieillissement de notre population à l'avenir, la partie en bleu sombre du gâteau va afficher une certaine augmentation, puisque le nombre des ménages dont les enfants ont quitté le foyer va augmenter.

Le phénomène du nid vide n'est pas aussi clair qu'il peut sembler. Le diagramme suivant montre un autre aspect de l'évolution de la structure familiale, soit le fait qu'au cours des 20 dernières années on a assisté à une augmentation du nombre



at home with the family instead of leaving to be on their own. In some cases, children leave the home; in others, they come back and sometimes bring someone back with them. Our family structures are becoming more and more complex

The empty nest phenomena — where children of a married couple have left the home — should become more frequent. However, that trend is balanced somewhat by the tendency of young adults to remain at home.

The next couple of graphs provide a quick picture of how our labour force has changed over the past 25 years. I wish to point to two major changes that have occurred. These are the two lines in the middle of the graph. The first shows the increasing participation of women in the labour force that started before this period, in the 1960s. That line increases from around 50 up to 80; that is, 80 per cent of women aged 25 to 54 are active in the labour force. That number has levelled off or increased more slowly in recent years than previously.

The other major trend is for older males, aged 55 to 64. The labour force participation of older males has dropped from the high 70s, in 1976, to around 60 by the mid-1990s. Again, that is levelling off, perhaps increasing a bit. That is something we will track closely. That reflects the earlier retirement ages we have seen of older males in particular.

The other phenomenon related to the labour force is the change that has occurred over the past 20 years in the types of jobs that have been created. This graph shows jobs classified as part-time, full-time and self-employed positions. For males, the biggest increase in jobs has been among part-time and self-employed categories, while for females, full-time employment has increased. It is still the lowest, but much closer to part-time, while the highest rate of increase has been among the self-employed. The nature of our labour market is changing as well.

Turning to the subject of income, there are a couple of different measures of income over the last 30 or 40 years. The first graph shows the trend in what is known as the median income of family. That is the point at which half the families have income above and half have income below that figure. The median income of families increased between 1961 and 1981, and has essentially levelled off. That category has been up and down since then but has not seen any dramatic change for the last 20 years or so. If anything, there has been somewhat of a decline in some periods and an increase in others.

The next reflects income in some of the subgroups of Canadian society where we see the incidence of low income, or the proportion of these groups classified as being in a low-income situation as measured after taxes, according to Statistics Canada's definition of low income. This is useful for tracking change. Here we see that, for couples with children, towards the bottom of the graph, there has not been much change over the past 20 years. For elderly families where one member is over the age of 65, there has been a decline in low income from 8 or 9 per cent to 2 or

de jeunes adultes continuant à vivre avec leurs parents au lieu de fonder leur propre foyer. Dans certains cas, les enfants quittent le foyer familial avant de revenir ensuite, parfois en couple. Nos structures familiales deviennent de plus en plus complexes.

Le phénomène du nid vide — c'est-à-dire le couple marié dont les enfants sont partis — devrait devenir plus fréquent. Toutefois, cette tendance est quelque peu compensée par la tendance des jeunes adultes à rester vivre avec leurs parents.

Les quelques diagrammes suivants donnent une image rapide de l'évolution de notre main-d'oeuvre au cours des 25 dernières années. Je signale deux changements majeurs. Il s'agit là des deux lignes du milieu du graphique. La première montre la participation accrue des femmes à la population active, qui a commencé avant cette période, dans les années 60. Cette ligne part autour de 50 pour atteindre 80; autrement dit, 80 p. 100 des femmes âgées de 25 à 54 ans sont actives. Ce chiffre s'est stabilisé, ou a augmenté moins rapidement ces dernières que dans le passé.

L'autre tendance majeure concerne les hommes plus âgés, ceux de 55 à 64 ans. Le taux de participation à la population active des hommes d'âge mûr est tombé de presque 80, en 1976, à environ 60 au milieu des années 90. Encore une fois, cette courbe se stabilise et remonte peut-être un peu. Nous allons la suivre de très près. Elle reflète le départ à la retraite plus précoce que nous constatons depuis quelques temps, en particulier des hommes.

L'autre phénomène qui intéresse la main-d'oeuvre est le changement intervenu au cours des 20 dernières années quant aux types d'emplois créés. Ce diagramme montre la répartition des emplois entre temps partiel, temps plein et travail indépendant. Chez les hommes, la plus grosse augmentation des emplois se situe dans les catégories à temps partiel et travail autonome, alors que chez les femmes l'emploi à temps plein a nettement augmenté. C'est toujours la catégorie la plus petite, mais elle se rapproche beaucoup du travail à temps partiel, le taux d'augmentation le plus élevé se situant dans le travail indépendant. On voit donc que la nature du marché du travail change également.

Passant maintenant au revenu, nous disposons de plusieurs indicateurs de revenu apparus au cours des 30 ou 40 dernières années. La première courbe montre la tendance de ce que l'on appelle le revenu familial médian. Le point médian est celui où la moitié des familles ont un revenu supérieur et la moitié un revenu inférieur. Le revenu médian des familles a augmenté entre 1961 et 1981 et stagne depuis. Il y a eu des fluctuations à la hausse et à la baisse depuis, mais pas de changements notables depuis une vingtaine d'années. Ce revenu a baissé à certaines périodes et augmenté légèrement à d'autres.

Le graphique suivant montre le revenu d'un certain nombre de sous-groupes de la société canadienne, soit la fréquence du faible revenu, c'est-à-dire la proportion dans ces groupes classés comme ayant un faible revenu après impôt, selon la définition du faible revenu de Statistique Canada. C'est utile pour suivre les changements. Nous voyons ici que, pour les couples avec enfants, vers le bas du graphique, il n'y a guère eu de changement au cours des 20 dernières années. Dans le cas des familles âgées dont un membre a plus de 65 ans, il y a eu une

3 per cent. There has been a fairly dramatic decline for the unattached elderly, such as elderly women living alone, not in a couple situation. This category has declined from over 50 per cent to just over 20 per cent. The fourth line shows the trend for lone-parent families, which has not changed much, and is still hovering around the 40 per cent range over that period of time.

The next graph documents one of the topics referenced in the earlier presentation and that is vehicle ownership in Canada — the fairly dramatic increase in the ownership of vehicles, particularly during the 1950s and 1960s, going from about 40 per cent of households where the occupants owned a vehicle up to a little over 80 per cent today. That figure has been more slowly rising over the last 20 years. Most of that increase occurred during the 1950s and 1960s. The bottom line shows a measure of households where the occupants have two or more vehicles. Here we see a fairly sharp rise over that period of time.

The final graph amplifies vehicle ownership for that segment of the population of seniors. As we saw earlier, seniors will become more numerous. However, even among senior households, the ownership of vehicles has increased from about 11.5 per cent in 1980 to approximately 17 per cent. This graph shows somewhat of a drop, but some of that could be sampling variability. It is too early to point to a trend in that regard.

That is a quick overview of some of the major social trends that are occurring. I hope this information helps honourable senators as you think about what the future may hold for intercity bus transportation. I will be happy to answer any questions that committee members may have.

**The Chairman:** Mr. Norris, would it be fair to say that increases in income and automobile ownership account for a significant amount of the decline in bus ridership from 1950 to 2000?

**Mr. Norris:** I have not done any analysis that actually links bus riders by their income or other characteristics. However, since bus ridership is higher among low-income people, certainly that would move the trend in the direction of lower ridership. Whether that is accounted for or not is difficult to say. However, looking at that relationship statistically, the figures would be pulled downwards to the extent that income is a factor, and it does seem to be a factor.

**The Chairman:** We speculate that urbanization has reduced the overall demand for bus service. Is it reasonable to think that reductions in rural population would have an especially large effect on bus travel from one small community to another small community as opposed to from a small community to a large urban centre?

**Mr. Norris:** Unfortunately, I cannot be too precise. I do not have the information on the relationship between many of these characteristics to bus ridership. I suspect others appearing before you will have done such studies and may be able to illuminate the relationships, and point to what will happen. Certainly, since

diminution du pourcentage de démunis, qui est tombé de 8 ou 9 p. 100 à 2 ou 3 p. 100. Les personnes âgées seules, notamment les femmes âgées vivant seules affichent une baisse considérable, puisque la proportion de démunis est tombée de 50 p. 100 à un peu plus de 20 p. 100. La quatrième ligne montre la tendance chez les familles monoparentales, avec peu de changement, puisque le pourcentage de démunis est resté autour de 40 p. 100 au cours de cette période.

Le graphique suivant montre l'un des sujets abordés lors de la présentation précédente, à savoir la proportion de propriétaires de véhicules au Canada — avec une augmentation très marquée, particulièrement au cours des années 50 et 1960, passant de 40 p. 100 des ménages propriétaires d'un véhicule à un peu plus de 80 p. 100 aujourd'hui. La hausse de cette courbe a été plus lente au cours des 20 dernières années, la plus grande partie de la majoration étant intervenue durant les années 50 et 60. La ligne du bas montre le nombre de ménages possédant deux véhicules ou plus. Là encore, on constate une majoration très sensible au cours de la période.

Le dernier graphique montre la propriété de véhicules des personnes âgées. Comme nous l'avons vu, le nombre de personnes âgées va aller grandissant. Cependant, même chez les ménages âgés, la proportion des propriétaires de voitures est passée de 11,5 p. 100 en 1980 à environ 17 p. 100. La légère baisse que vous voyez en 2000 pourrait être due à la variabilité de l'échantillonnage. Il est encore trop tôt pour y discerner une tendance.

Voilà un tour d'horizon rapide des principales tendances sociales en cours. J'espère que ces renseignements vous seront utiles dans votre réflexion sur l'avenir du transport interurbain par autocar. Je serai ravi de répondre aux questions que les membres du comité pourraient avoir.

**La présidente:** Monsieur Norris, pourrait-on dire que les augmentations de revenu et de la propriété automobile expliquent une bonne part de la diminution du nombre d'usagers de l'autocar entre 1950 et 2000?

**M. Norris:** Je n'ai pas effectué d'analyse liant directement l'usage de l'autocar au revenu ou à d'autres caractéristiques. Cependant, puisque la propension à prendre l'autocar est plus élevée chez les personnes à faible revenu, ces deux éléments vont dans le sens d'une baisse de fréquentation. Mais il est difficile de chiffrer cela avec précision. Mais dans la mesure où le revenu est un facteur, et cela semble être un facteur, les chiffres d'utilisation baissent avec l'augmentation du revenu.

**La présidente:** On pense que l'urbanisation a réduit la demande globale de transport par autocar. Est-il raisonnable de penser que la diminution de la population rurale a un effet particulièrement marqué sur les déplacements en autocar entre les petites villes, par opposition à entré les petites et les grandes villes?

**M. Norris:** Malheureusement, je ne peux être trop précis. Je n'ai pas de données sur la relation entre nombre de ces caractéristiques de l'usage de l'autocar. Je pense que d'autres témoins auront effectué de telles études et pourront mieux vous éclairer. Certes, les zones rurales du pays ont connu une



rural areas of the country have grown more slowly than urban areas and in the future will likely, under current fertility trends, grow more slowly and perhaps even decline, that will tend to pull down the relative rates of anything that is related to urban and rural factors. Those are the things that explain ridership rates being lower. That portion of the population is smaller, that would tend to bring those figures down. However, I do not have hard evidence that actually supports the premise. This impression is more inferential from the broad trends I have described.

**The Chairman:** The annual report by Transport Canada, *Transportation in Canada 2000*, portrays in chapter 11 the structure of the transportation industry with a subsection focussing on the scheduled intercity bus industry.

On page 122, the report indicates that virtually all scheduled carriers provide at least some charter service. These overlaps within the industry sector make it difficult to describe the size of the scheduled and charter industry.

How does one determine the size of a market segment and how has Statistics Canada determined the size of the scheduled intercity buses? Has the segment size of scheduled intercity buses varied over the years, and, if so, what were the reasons for the variations? If a market segment size is difficult to describe, how is revenue determined?

**Mr. Gord Baldwin, Director, Transportation Division, Statistics Canada:** This measurement is complicated because there are two ways one can count the industry and many of our business-oriented surveys are structured on the industrial basis. That makes sense for our system of national accounts. We want to ensure that all industrial sectors are counted, but counted only once. We do not want them double counted, but we want their impact on the economy measured; therefore, we tend to divide the economy on an industrial-type basis. The bus industry is another in which we do that.

Industries are very dynamic, and, as has been mentioned previously, although we categorize industries on the basis of where their primary source of revenue comes from, most of the firms are involved in more than one activity. Although much of the information we put out is compiled on an industrial basis, there is an activity element to it. That can lead to confusion if you look at only a particular industry as identified. If you look only at the scheduled intercity bus industry, you will not measure all the scheduled intercity bus activity.

In our publication, we ask what the revenue stream is from all the industrial components, and that is what you have to look at to come up with the sector for the scheduled intercity bus.

**The Chairman:** This committee received a letter from the president of the Canadian Bus Association dated February 1, 2002, together with a report entitled "Is the Canadian Intercity Bus Industry in Decline?" Appendix 3 of that report examines

croissance plus lente que les zones urbaines et, si les tendances de fécondité actuelles se poursuivent, connaîtront une croissance plus lente et peut-être même une baisse de population, ce qui fera baisser les taux relatifs de tout ce qui est lié à la répartition de la population entre villes et campagnes. Ce sont là des facteurs qui peuvent expliquer la baisse d'utilisation de l'autocar. Si cette portion de la population diminue, cela tendra à faire baisser ces chiffres. Cependant, je n'ai pas de données précises à l'appui de cette prémisse. Il s'agit davantage d'une impression fondée sur les grandes tendances que j'ai décrites.

**La présidente:** Le rapport annuel de Transports Canada, «Les transports au Canada en 2000», décrit au chapitre 11 la structure de l'industrie des transports et contient notamment un passage sur le transport interurbain par autocar de lignes régulières.

À la page 122, le rapport indique que virtuellement tous les transporteurs réguliers offrent également un service de nolisement. Ces chevauchements à l'intérieur de l'industrie font qu'il est difficile de cerner la taille respective du secteur de lignes régulières et du secteur de nolisement.

Comment détermine-t-on la taille d'un segment de marché et comment Statistique Canada a-t-il déterminé la taille du marché des autocars interurbains de lignes régulières? Est-ce que la taille de ce segment a changé au cours des années et, si oui, quelles étaient les raisons de ces variations? Si un segment de marché est difficile à décrire, comment calcule-t-on le revenu?

**M. Gord Baldwin, directeur, Division des transports, Statistique Canada:** C'est complexe à mesurer car il y a deux façons de compter une industrie et nombre de nos enquêtes auprès des entreprises sont structurées sur une base sectorielle. C'est nécessaire pour notre système de comptes nationaux. En effet, nous voulons nous assurer que tous les secteurs industriels soient comptés, mais seulement une fois. Nous ne voulons pas qu'ils soient comptés en double, mais nous voulons mesurer leur impact sur l'économie, et c'est pourquoi nous tendons à diviser l'économie en secteurs. Le secteur de l'autocar en est un.

Or, les entreprises sont très dynamiques et, comme on l'a déjà indiqué, alors que nous catégorisons les industries en fonction de leur source de revenu principale, la plupart des entreprises ont plus d'une activité. Bien que la plupart de nos données soient compilées sur une base sectorielle, il y a un élément d'activité. Cela peut entraîner quelque confusion si vous vous penchez uniquement sur un secteur particulier tel qu'il est défini. Si vous prenez uniquement les chiffres du secteur de l'autocar interurbain de lignes régulières, vous ne saisissez pas toute l'activité de transport interurbain par autocar de lignes régulières.

Dans nos enquêtes, nous demandons quels sont les flux de revenu provenant de tous les secteurs de l'industrie, et c'est ce qu'il faut faire pour trouver le chiffre pour tout le secteur de l'autocar interurbain de lignes régulières.

**La présidente:** Nous avons reçu une lettre du président de l'Association canadienne de l'autobus datée du 1<sup>er</sup> février 2002, accompagnée d'un rapport intitulé «Is the Canadian Intercity Bus Industry in Decline?» L'Annexe 3 de ce rapport examine les



data accuracy issues, in particular the method used by Statistics Canada to gather its data in 1970. How do you respond to the statements in appendix 3?

**Mr. Baldwin:** Statistics Canada itself warned that there was a data issue. There was a suspension of publication of the data for a period of time. In 1974, we came out with some new approaches to collecting data. That was well before my time there, and I am not fully aware of the reasons for the need to redo the assessment. However, it was a warning that there was a break in the methodology for compiling the numbers and that we must be careful of comparing the 1970 and 1974 numbers.

We are currently in the process of revamping our bus surveys. We have had the help of Transport Canada, various bus associations and other players in coming up with a revamped survey that will be used this year for measurement of year 2001. We hope this will give yet a further improvement in the data.

There are many measurement issues when looking at an issue such as this and the impact over a longer term could be larger than over a shorter term. It seems that it should be very simple to count how many passengers were carried. However, different bus firms use different methods for passenger counts. If passengers are travelling across the country switching individual carriers, each carrier will validly count those passengers because they are customers to them. That will give a certain count. Other firms count passengers based on a change of bus driver, or an internal transfer from one bus route to another bus route on their own internal system. From their point of view, they carried the passenger on more than one route and they will count it more than one time.

Consolidation of carriers over time can affect numbers. When a carrier counts on a system basis rather than a route basis, if there is no longer a transfer between two carriers it can look like there has been a reduction of passengers carried although that may not actually be the case.

As roads have improved and buses have become faster, there has been less requirement to change equipment or drivers on the same route. I know that when I travelled from Ottawa to Toronto as a student, the driver changed halfway there. It was easier for the carrier to have an Ottawa-based driver go halfway and a Toronto-based driver take the bus the rest of the way. As buses got faster and highways got better, one driver could make the trip to Toronto and back in the same day. That could result in an apparent reduction in passenger count on the carrier system without actually changing the number of passengers.

To use a local example, not long ago one had to take an intercity bus to travel from Rockland to Ottawa. Now, OC Transpo service is available for that trip. As GO Transit in the Toronto area expands, there is an apparent loss of passengers from intercity buses into the urban transit system. The passenger

problèmes de fiabilité des données, en particulier la méthode utilisée par Statistique Canada de recueillir ces données en 1970. Comment réagissez-vous aux critiques de l'Annexe 3?

**M. Baldwin:** Statistique Canada a lui-même averti qu'il y avait un problème de données. Leur publication a été suspendue pendant une période. En 1974, nous avons adopté de nouvelles méthodes de collecte des données. C'était bien avant mon époque, et je ne connais pas exactement les raisons qui ont nécessité le changement. Cependant, nous avons averti qu'il y avait une rupture de la méthode de compilation des chiffres et qu'il faut être prudent lorsqu'on compare ceux de 1970 et ceux de 1974.

Nous sommes actuellement en train de revoir nos enquêtes sur l'autocar. Nous avons eu pour cela l'aide de Transports Canada, de diverses associations d'exploitants d'autocars et d'autres intervenants pour mettre au point une enquête refondue qui sera utilisée cette année pour mesurer l'activité de 2001. Nous espérons que cela va améliorer encore la qualité des données.

Il existe de nombreux problèmes de mesure lorsqu'on se penche sur un secteur comme celui-ci et l'effet à plus long terme pourrait être plus important que sur le court terme. Il semble qu'il devrait être assez facile de compter le nombre de voyageurs transportés. Cependant, différents exploitants utilisent différentes méthodes pour les compter. Si les voyageurs qui traversent le pays utilisent différents transporteurs, chacun d'eux va à juste titre les comptabiliser car ils sont pour eux un client. Cela nous donnera un certain nombre. D'autres entreprises comptent les voyageurs sur la base des changements de conducteur, ou d'une correspondance interne d'une ligne à une autre ligne de leur réseau. De leur point de vue, ils ont transporté le voyageur sur plus d'une ligne et ils vont le compter plusieurs fois.

Les regroupements de transporteurs au fil du temps peuvent également retentir sur les chiffres. Lorsqu'un transporteur compte sur la base d'un réseau plutôt que d'une ligne, s'il n'y a plus de correspondance d'un transporteur à un autre, il peut sembler qu'il y a une diminution du nombre de voyageurs transportés, même lorsque cela n'est pas le cas.

Avec l'amélioration du réseau routier et la plus grande rapidité des autocars, il devient moins souvent nécessaire de changer de véhicule ou de conducteur sur une ligne. Je sais que lorsque je voyageais d'Ottawa à Toronto pendant mes études, on changeait de conducteur à mi-chemin. Il était plus facile pour le transporteur d'avoir un chauffeur basé à Ottawa faisant la moitié de la route et un autre chauffeur basé à Toronto faisant le reste du chemin. Depuis que les autocars sont devenus plus rapides et les routes meilleures, un même conducteur peut faire l'aller-retour à Toronto le même jour. Il peut en résulter une baisse apparente du nombre de voyageurs sur le réseau du transporteur alors même que le nombre est resté identique.

Pour prendre un exemple local, il y a peu, il fallait prendre un autocar urbain pour se rendre de Rockland à Ottawa. Aujourd'hui, OC Transpo fournit le service. Au fur et à mesure que le système GO Transit de Toronto se développe, il y a une perte apparente de voyageurs interurbains, au profit du transport

may still be travelling but has switched carriers. Many things can affect the number and the results are more severe with longer time frames.

There is also the aspect of intercity defined as a product. When measuring the intercity bus industry, it is the product line that is being offered there. Despite all the changes that are possible, there are some changes that will not be reflected in that. Change in a geographic boundary, such as the new definition of the City of Ottawa or the City of Gatineau, will affect numbers as well. If one is travelling on an intercity bus service within the boundaries of a new amalgamated city, as long as that individual is still buying his or her product from an intercity bus operator, that would still be categorized as intercity bus.

That is all to say that what may sound like a very easy number to come up with is actually quite difficult and is affected by many of the operational aspects of how the carriers are performing the operations themselves.

**The Chairman:** Do you agree with the conclusion that any effort to make long-term historical comparisons for the intercity bus industry could only be made using industrial revenues as the comparative index and then adjusting for inflation?

**Mr. Baldwin:** That is also complicated because there have been revenue changes, changes in tariffs and costs, and changes in inflation through time. There may be some legitimacy to it. I do not know if I totally agree with the methodology used in that submission.

**Senator Callbeck:** You mentioned bus surveys. What other statistics do you get besides passenger counts?

**Mr. Baldwin:** We have revenue information by product line and major expense elements of the carriers. We have some information on equipment they are utilizing, a bit of employment data and some fuel usage.

**Senator Callbeck:** How often do you do those surveys?

**Mr. Baldwin:** Most of the surveys are annual. There were some quarterly surveys, but most of them will be discontinued with this move to the new survey operations.

**Senator Jaffer:** Mr. Norris spoke about the increase in immigrants in urban areas. Although I am drawing some conclusions, normally immigrants do not have as much income as people who are born here have. Would you see an increase in the use of buses?

**Mr. Norris:** Like you, I am trying to think about the possibilities. On the one hand, our information shows that recent immigrants tend to have lower incomes, and there is an extent to which lower income would drive ridership.

en commun urbain. La personne fait toujours le déplacement, mais utilise un transporteur différent. Beaucoup d'éléments peuvent déformer les chiffres et ce d'autant plus que la période de comparaison est longue.

Il y a également le problème de la définition du transport interurbain. Lorsqu'on mesure le secteur de l'autocar interurbain, on se fonde sur la ligne de produits offerte. En dépit de tous les changements possibles, certains changements ne seront pas pris en compte. Un changement de limite géographique, comme la nouvelle définition de la ville d'Ottawa ou de la ville de Gatineau, va se répercuter également sur les chiffres. Lorsqu'on emprunte un service d'autocar interurbain à l'intérieur des limites d'une ville nouvellement fusionnée, dans la mesure où la personne continue à acheter le service auprès d'un exploitant d'autocar interurbain, ce sera toujours considéré comme un déplacement interurbain.

Tout cela pour vous dire que ce qui peut paraître être un chiffre assez simple à cerner est en fait assez nébuleux et est influencé par de nombreux facteurs opérationnels du côté des transporteurs eux-mêmes.

**La présidente:** Acceptez-vous la conclusion que toute comparaison historique à long terme pour le secteur de l'autocar interurbain ne peut être faite qu'en utilisant les revenus du secteur, ajustés en fonction de l'inflation?

**M. Baldwin:** Cela est également complexe car il y a eu des modifications de tarifs et de coûts et des changements de rythme d'inflation au fil du temps. Il est peut-être légitime de procéder ainsi, mais je ne suis pas certain d'être totalement d'accord avec la méthode utilisée dans ce rapport.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez parlé des enquêtes sur le secteur. Quelles autres statistiques recueillez-vous, hormis les nombres de voyageurs?

**M. Baldwin:** Nous avons des données de revenu par gamme de produits et sur les principaux postes de dépenses des transporteurs. Nous avons des renseignements sur le matériel roulant qu'ils utilisent, quelques données sur l'emploi et sur la consommation de carburant.

**Le sénateur Callbeck:** Avez quelle fréquence effectuez-vous ces enquêtes?

**M. Baldwin:** La plupart sont annuelles. Il y avait quelques enquêtes trimestrielles, mais la plupart d'entre elles seront abandonnées avec ce passage aux nouvelles opérations d'enquête.

**Le sénateur Jaffer:** M. Norris a parlé de l'augmentation de la proportion d'immigrants dans les zones urbaines. J'extrapole peut-être, mais normalement les immigrants n'ont pas autant de revenu que les Canadiens de souche. Entrevoiez-vous de ce fait une augmentation de l'utilisation de l'autocar?

**M. Norris:** J'essaie, comme vous, de réfléchir aux possibilités. D'une part, nos informations montrent que les immigrants de fraîche date tendent à avoir des revenus inférieurs, et dans une certaine mesure le revenu influence l'utilisation de l'autocar.



The other thing to consider is whether or not, given that immigrants tend to concentrate in large urban areas such as Toronto, they may not have family in other parts of the country, in smaller towns. They may have less of a reason to take intercity buses, although they would use them certainly for travel and leisure. That might argue against higher rates for immigrants. It is hard to say how those factors would play out overall.

**Senator Jaffer:** Do your statistics say anything about the trends in income among residents of small communities?

**Mr. Norris:** I do not have that with me today. However, overall, the broad trends probably are quite similar to what I have shown today for the nation as a whole. We have seen, for most segments of the population, an increase in income in the 50s and the 60s and then that levelling off. The magnitude of the increase or the levelling off may be different. However, I think I am fairly safe in saying that the trend, even for smaller communities, is not different, with the one exception that perhaps it gets affected by the changing demographic makeup of communities. It would have an effect if smaller communities tend to be much more likely to be older communities with a higher proportion of senior citizens not active in the labour market. If we have the same demographic composition, the big trends would be more or less similar.

**Senator Jaffer:** Is there a noticeable difference in automobile ownership between residents in cities and those in rural communities?

**Mr. Norris:** I do not have that information handy. We could probably get it for you. I did not tabulate it today. I will not venture a guess. I will try to get it for you.

**The Chairman:** The Transport Canada orientation document shows a decline in intercity bus traffic from about 32 million in 1980 to about 14 million in 1999. Accepting that there are doubts about some of the data, would you say the broad trend is basically true or not?

**Mr. Baldwin:** Allowing for all the other things I said that made it difficult to quantify how big a decline there is, I would say, yes, I think there has been a decline.

**The Chairman:** Can you speculate from travel statistics how people who are too old to drive do travel between cities? Do you know if many are driven by friends and relatives?

**Mr. Norris:** I do not have that information. That possibly could be something that is changing over time. The rates at which older people have driven during their lifetime likely are increasing. The seniors of tomorrow will likely more often have driven their own cars when they were younger and may continue to drive as they get older. That may have the effect of them keeping up driving themselves, with a colleague or friend, on a visit. I do not have a firm time series to show that.

L'autre élément à considérer est la mesure dans laquelle, puisque les immigrants tendent à se concentrer dans les grandes agglomérations comme Toronto, ils ont de la famille dans d'autres parties du pays, dans des petites villes. Ils ont peut-être moins de raisons d'emprunter l'autocar interurbain, même s'ils l'utilisent pour leurs voyages d'agrément. Cela peut militer contre des taux d'utilisation plus élevés chez les immigrants. Il est difficile de savoir comment ces facteurs s'équilibreront dans l'ensemble.

**Le sénateur Jaffer:** Est-ce que vos statistiques vous apprennent quelque chose sur les tendances de revenu chez les habitants des petites villes?

**M. Norris:** Je n'ai pas cela avec moi aujourd'hui. Cependant, dans l'ensemble, les tendances générales sont probablement très similaires à celles que j'ai indiquées aujourd'hui pour le pays dans son ensemble. Nous avons constaté, dans la plupart des segments de la population, une augmentation de revenu au cours des années 50 et 60, puis un aplatissement de la courbe. L'ampleur de l'augmentation ou de l'aplatissement peut différer. Cependant, je pense pouvoir dire que la tendance générale dans les petites localités n'est pas différente, à l'exception peut-être des effets de la composition démographique changeante des collectivités. Il y aura un effet, si les habitants des petites localités tendent à être nettement plus âgés, avec une forte proportion de personnes âgées inactives. Mais si la composition démographique est la même, les tendances générales seront plus ou moins similaires.

**Le sénateur Jaffer:** Existe-t-il une différence notable au niveau de la propriété d'un véhicule entre les habitants des villes et les campagnards?

**M. Norris:** Je n'ai pas ce renseignement sous la main. Nous pourrions probablement vous le procurer. Je n'ai pas établi cette distinction aujourd'hui et je ne hasarderai pas de réponse. J'essaierai de vous l'obtenir.

**La présidente:** Le document d'orientation de Transports Canada fait état d'une baisse du trafic autocar interurbain, qui serait tombé d'environ 32 millions en 1980 à environ 14 millions en 1999. En admettant que la fiabilité de certaines des données est douteuse, pensez-vous que la tendance générale est réelle?

**M. Baldwin:** En dépit de toutes les raisons qui font qu'il est difficile de quantifier le recul, je dirais que, oui, le recul est réel.

**La présidente:** Pouvez-vous déterminer à partir des statistiques sur les voyages par quel moyen les personnes trop âgées pour conduire se déplacent entre les villes? Savez-vous si beaucoup se font conduire par des amis et des parents?

**M. Norris:** Je n'ai pas ce renseignement. C'est là un facteur qui peut évoluer au fil du temps. La proportion de personnes âgées conduisant est susceptible d'augmenter. Les personnes âgées d'aujourd'hui sont plus susceptibles d'avoir conduit leur propre voiture lorsqu'elles étaient plus jeunes et peuvent continuer à conduire jusqu'à un âge avancé. Il peut en résulter qu'elles continuent à se déplacer en voiture, conduite par elles-mêmes, un collègue ou un ami. Je n'ai pas de série temporelle ferme faisant apparaître cela.

**The Chairman:** Based on the analysis you did for your presentation, would you recommend any further statistical research that would be useful for our study?

**Mr. Norris:** The one thing that I thought might be useful, and I tried to look at it a little bit, is something called the Canadian Travel Survey, where we survey Canadians. It is a recent survey, so unfortunately it will not provide a long history. However, one could look at that to get a little bit more information on the characteristics of people who use bus transportation.

The issue one is faced with is that that survey uses a somewhat different definition. We have talked a lot today about the problem of definitions and changing definitions, but taking that into account it is essentially looking for trips of 80 kilometres or more. It is a distance-based factor. It is probably not a bad proxy. The information from that survey might be of some use in trying to amplify the characteristics or confirm the information on the characteristics.

I did have a quick look, and certainly that survey supports the argument that it is young people and older people who have higher rates. Some of the work I just looked at yesterday suggested that rates were a bit higher in small towns than in large cities and in real rural areas. Some of that could be fleshed out more and might be of value to the committee.

**Senator Callbeck:** Do you have statistics on the various age groups between rural and urban, and is there much of a change, if you look back over the past number of years, with senior citizens in rural areas? Is that percentage decreasing or increasing?

**Mr. Norris:** The percentage of seniors in rural areas is increasing and is higher than in big urban areas.

**Senator Callbeck:** The percentage of seniors living in rural areas is increasing?

**Mr. Norris:** I am sorry. You are looking at the percentage of seniors living in rural areas, not the percentage of the rural area made up of seniors. You could cut the pie two different ways.

I would think, if you took all seniors in the country today, there is likely to be a higher proportion of them living in urban areas, simply because the urban areas overall have grown so much faster.

**Senator Callbeck:** I think of my own province. It seems that there are more seniors every day moving to Charlottetown and Summerside, to be near doctors and other services, more so than years ago.

**Mr. Norris:** I think you are right. However, if you look at the rural areas of P.E.I., and other parts of the country, there is a higher proportion of that area that is senior today than 20 years ago, even though seniors are moving in.

**La présidente:** Sur la base de l'analyse que vous avez faite dans votre présentation, diriez-vous qu'une recherche statistique plus poussée serait utile pour notre étude?

**M. Norris:** Une chose qui pourrait être utile, et j'ai essayé de la prendre un peu en considération, est ce que l'on appelle l'Enquête sur les voyages des Canadiens. C'est une enquête récente et qui ne remonte malheureusement pas loin en arrière. Cependant, on pourrait s'en servir pour déterminer de façon un peu plus précise les caractéristiques des usagers de l'autocar.

Le problème qui se pose est que cette enquête utilise une définition quelque peu différente. Nous avons beaucoup parlé aujourd'hui du problème des définitions et des changements de définition, mais en gros cette enquête recense les voyages sur une distance supérieure à 80 kilomètres. C'est fondé sur la distance. Ce n'est probablement pas un mauvais indicateur. Les données de cette enquête pourraient être utiles pour préciser les caractéristiques ou confirmer d'autres informations sur les caractéristiques.

J'y ai jeté un coup d'oeil rapide et certainement cette enquête confirme que les jeunes et les personnes âgées sont plus enclins à prendre l'autocar. Certaines statistiques que j'ai examinées hier donnent à penser que les taux sont un peu plus élevés dans les petites villes que dans les grandes et en zone rurale. Certains de ces éléments pourraient être étoffés davantage et pourraient être utiles au comité.

**Le sénateur Callbeck:** Avez-vous des statistiques sur la composition par âge de la population rurale comparé à la population urbaine, et constate-t-on un changement notable ces dernières de la proportion de personnes âgées en zone rurale? Ce pourcentage est-il en hausse ou en baisse?

**M. Norris:** Le pourcentage de personnes âgées en zone rurale est en hausse et plus élevé que dans les grands centres urbains.

**Le sénateur Callbeck:** Le pourcentage de personnes âgées vivant en zone rurale augmente?

**M. Norris:** Désolé. Vous parlez du pourcentage de personnes âgées vivant en zone rurale, et non du pourcentage de la population rurale composée de personnes âgées. Il y a deux façons de découper le gâteau.

Je pense que si l'on considère toutes les personnes âgées du pays aujourd'hui, il est probable qu'une plus forte proportion d'entre eux vit en zone urbaine, simplement parce que les agglomérations dans l'ensemble ont connu une expansion beaucoup plus rapide.

**Le sénateur Callbeck:** Je songe à ma propre province. Il me semble que davantage de personnes âgées déménagent chaque jour à Charlottetown et Summerside, pour être plus près des médecins et des autres services, beaucoup plus que jadis.

**M. Norris:** Je pense que vous avez raison. Cependant, si vous prenez les campagnes de l'Île-du-Prince-Édouard et d'autres régions du pays, une plus forte proportion de la population est âgée aujourd'hui qu'il y a 20 ans, même si beaucoup de personnes âgées vont en ville.



Your point is well taken. When seniors decide to move, they seem to be moving for family reasons. My neighbour told me that he moved from B.C. back to Ottawa because his grandchildren are here now and he wants to be close to them. That is a current phenomenon. Certainly, from a health perspective, there is moving to be closer to health services.

**The Chairman:** Mr. Norris and Mr. Baldwin, thank you very much. Please feel free to send us more information, if you have any, that could be helpful for our study.

The committee adjourned.

---

OTTAWA, Tuesday, February 12, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Our first witness this morning is Mr. Harry Gow, president of Transport 2000. Welcome to our committee.

[*Translation*]

**Mr. Harry Gow, President, Transport 2000:** Madam Chair, it is my honour to represent an association with chapters in most Canadian provinces whose mission is to represent users of public transportation by advocating policies, programs, services and actions which are compatible with sustainable development in transport. Our mission is often portrayed in the media as being focussed on air safety, railway matters and city transit matters, but we also represent bus users.

[*English*]

Our association aims for sustainable development in transport. We represent users, and while we are often involved in air safety matters, railway matters and city transit matters, we also represent users of public bus transport. That said, our credentials in that area are perhaps a little thinner than those in some other modes but, at times, we have been very active. For example, our former president, Guy Chartrand, was a member of the Quebec special task force that determined ways of assisting the intercity bus industry in Quebec, and this led to a reasonably significant diminution in fuel taxes for intercity and rural bus carriers, as well as other bus carriers.

Mais vous avez raison. Lorsque les personnes âgées décident de déménager, elles semblent le faire pour des raisons familiales. Mon voisin m'a dit qu'il est revenu de Colombie-Britannique à Ottawa parce que ses petits-enfants sont maintenant ici et qu'il veut être proche d'eux. C'est un phénomène actuel. D'autres déménagements sont certainement motivés par le désir de se rapprocher des services de santé.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Norris et monsieur Baldwin. N'hésitez pas à nous communiquer d'autres renseignements, le cas échéant, qui pourraient être utiles pour notre étude.

La séance est levée.

---

OTTAWA, le mardi 12 février 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 9 h 35 pour examiner les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Notre premier témoin ce matin est M. Harry Gow, président de Transport 2000. Bienvenue, monsieur Gow.

[*Français*]

**M. Harry Gow, président, Transport 2000:** Madame la présidente, j'ai l'honneur de représenter une association qui a des chapitres dans la plupart des provinces canadiennes et dont la mission est de représenter les usagers des transports publics en faisant la promotion des politiques, des programmes, des services et des actions qui sont compatibles avec le développement durable dans le domaine des transports. Notre mission se voit souvent à travers les médias comme étant surtout axée sur la sécurité aérienne, les chemins de fer et le transport en commun de ville, mais nous représentons également des usagers d'autobus et d'autocars.

[*Traduction*]

Notre association vise à assurer un développement durable des transports. Nous représentons les utilisateurs, et même si nous nous occupons souvent de questions de sécurité aérienne, de questions ferroviaires et de questions de transport urbain, nous représentons aussi les utilisateurs des transports publics par autocar. Cela dit, nos références dans ce domaine sont peut-être un peu plus modestes que dans d'autres domaines, mais il nous est arrivé d'y être très actifs. Par exemple, notre ancien président, Guy Chartrand, était membre du Groupe de travail spécial du Québec qui a défini divers moyens d'aider l'industrie du transport interurbain par autocar au Québec, ce qui a débouché sur une baisse assez importante des taxes sur le carburant imposées aux transporteurs interurbains et ruraux par autocar ainsi qu'à d'autres transporteurs routiers.

[Translation]

Presently, I am working as a young retired academic on the issue of rural depopulation. That depopulation has been experienced in various ways: lines have been abandoned, post offices closed, bus schedules have been reduced or cancelled. In the Ottawa area, we could mention the cancellation of the local bus line to Wakefield or the reduced Voyageur bus service to Maniwaki. We tried our best on those issues, but it was not enough. Rural areas tend to lose all kinds of services and unfortunately, federal services are often the first to go. Provinces tend to provide some remote compensation. Eventually, some local service fills part of the gap. However, some gaps cannot be filled. Take the case of the decrease of VIA Rail services. On this graph, the line shows what happened in Western Canada, mostly in rural areas where half the services were cancelled. Western Canada and the Maritimes have lost more than 50 per cent of their services. Some areas have a shortage of services. We could talk about Maplecreek, a rural community with no train service anymore, but of course we could mention a hundred other places too.

You have probably heard about Canadian and American studies on this issue, so I will refer to a British study. The French summary was written by the researcher, Mr. B.J. Simpson, who wrote *Deregulation and Privatization: the British Local Bus Industry Following the Transport Act 1985*. I will not even try to translate the text, but it deals with deregulation and privatization of the local bus industry. Mr. Simpson explains that the 1985 Act in the United Kingdom brought about three basic changes in local bus services: deregulation, privatization of public transit companies and an open bidding process for subsidized services where necessary.

Mr. Simpson says that those three reforms have had an adverse impact on local bus transport services. Those services are less likely than in the past to help achieve the desired modal split as people turn to less polluting vehicles such as buses instead of private automobiles. Mr. Simpson also suggests changes in the legislation to reflect the actual context and its impact on the desired modal transfer.

Finally, we may note that in the United Kingdom, the number of railways users went up 15 per cent after the number of bus users dropped by about 20 per cent. Deregulation in Britain was followed by a modal transfer from bus to train transportation. Before that, every rural bus service disappeared immediately following deregulation. Transport 2000 has very deep concerns about deregulation.

[Français]

Actuellement, je travaille en tant que jeune universitaire à la retraite sur la question de la désertification des campagnes. Cette désertification a été vécue de plusieurs façons: fermeture de lignes de train et de bureaux de poste, perte de lignes ou de fréquences d'autobus ou d'autocars. On peut mentionner dans la région de l'Outaouais, la perte de l'autobus local vers Wakefield ou la diminution des fréquences sur la ligne de Voyageur vers Maniwaki. Nous avons fait ce que nous avons pu dans ces dossiers, mais cela n'a pas été suffisant. Les campagnes ont tendance à perdre leurs services de tout ordre et malheureusement, ce sont souvent les services des juridictions fédérales qui délaissent les campagnes en premier. Les provinces ont tendance, mais en suivant de loin, à compenser. Finalement, les services de proximité, locaux, viennent boucher une partie de trou. Toutefois, il y a des trous qui ne sont pas «bouchables». Prenons le cas de la réduction des services de VIA Rail. Sur le graphique, la ligne démontre ce qui s'est produit dans l'Ouest canadien, dont une bonne partie est rurale, là où on a perdu la moitié des services dans le pays. Toutefois, dans l'Ouest et les Maritimes, on a perdu plus de la moitié des services. Il y a un manque de services à certains endroits. On peut parler de Maplecreek, un endroit rural qui n'a plus de train, mais on pourrait en nommer une centaine d'autres évidemment.

Vous avez probablement déjà entendu parler des études canadiennes et américaines alors j'ai pris une étude britannique. Le sommaire en français a été préparé par le chercheur, M. B.J. Simpson qui a écrit *Deregulation and Privatization: the British Local Bus Industry Following the Transport Act 1985*. Je ne tenterai même pas d'en traduire le texte, mais il a un rapport avec la déréglementation et la privatisation de l'industrie des autobus locaux. M. Simpson dit que la Loi de 1985 du Royaume-Uni prévoit trois modifications essentielles pour les services locaux d'autobus: la déréglementation, le transfert au secteur privé des entreprises publiques de transport et la mise en adjudication concurrentielle pour fins de subvention lorsque cela est jugé nécessaire.

Ces trois réformes ont eu un impact négatif selon lui sur les services locaux de transport par autobus. Ces services sont moins aptes que par le passé à répondre aux espoirs d'un transfert modal à partir de l'automobile vers les méthodes de transport moins polluants comme l'autobus. M. Simpson propose aussi des modifications à la loi qui tiennent compte des réalités ainsi que de leur incidence sur le transfert modal recherché.

Enfin, notons qu'au Royaume-Uni, les passagers sur les trains ont passé de 15 p. 100, suivant une baisse d'environ 20 p. 100 des usagers d'autobus. Il y a eu un transfert modal de l'autobus vers le train suivant la déréglementation en Angleterre. En Floride, la déréglementation des autobus fut suivie de la disparition immédiate de tous les services d'autobus ruraux dans l'État. Transport 2000 voit venir la déréglementation avec beaucoup d'angoisse.



[English]

In the opinion of Transport 2000, current deregulation allows cross-subsidy of local runs. For example, the Ottawa-Montreal Voyageur bus run pays for the Ottawa-Maniwaki run and beyond, all the way to Val-d'Or. Transport 2000 fears deregulation will lead to erosion or elimination of local bus services, and in this respect I mentioned Florida and the British legislation, the Transport Act, 1985, which I have already covered. The 1985 act imposed deregulation, the transfer to the private sector of publicly-owned bus companies, and competitive tendering for runs subsidized by local authorities.

According to *Modern Railways*, a magazine that reviewed this issue in 1986, rail passenger numbers went up 15 per cent on routes parallel to bus routes that had been privatized. According to Simpson, these changes have had a number of negative effects, which he relates in his study, "Deregulation and privatization." The study was published in "Transport Reviews, 1996," Vol. 16, No. 3, 213-223.

He states that one of the main purposes of deregulation in competitive tendering was to eliminate cross-subsidy of services because it led to higher fares on profitable routes. I refer you back to the context. Those were the days of all-out privatization in Great Britain.

The deregulation continued under the leadership of former Prime Minister John Major with the privatization of British Rail. That privatization turned into an absolute shambles because of the poor way in which the network was cut up, as well as by the avariciousness of the infrastructure provider, Railtrack. These nostrums are often sold as the solution to everything. According to Mr. Simpson, it did not solve the problems of the bus industry.

Mr. Simpson says that deregulation has not achieved its main objective. Few routes can support more than one operator. Where there is more than one operator, the emptiness of many buses is conspicuous. Mr. Simpson believes that it has not achieved the main objective, as summed up by Mr. Nicholas Ridley, Secretary of State for Transport in 1985, which was to halt the decline that has afflicted the bus industry for more than 20 years.

Mr. Simpson states that there is not much evidence of competition between large operators. Allow me to add: compare this with the Canadian deregulated airline industry. The Canadian Bus Association, in a brief some time ago, noted that the American airline industry has been deregulated with similar effects.

According to Simpson, there are a number of particular effects that should be noted in Britain. Competition in small towns and rural areas has been limited. The bus companies like to compete for the big runs, such as Montreal-Ottawa and Calgary-Edmonton, but not for the milk-runs such as Stettler-Didsbury-Olds, and Wakefield-Hull.

[Traduction]

Transport 2000 estime que la déréglementation actuelle permet un interfinancement des circuits locaux. Par exemple, la ligne Ottawa-Montréal des autobus Voyageur finance la ligne Ottawa-Maniwaki et au-delà, jusqu'à Val-d'Or. Transport 2000 craint que la déréglementation entraîne une érosion ou une suppression des services locaux de transport par autocar, et à cet égard j'ai mentionné la Floride et la législation britannique, la Loi sur les transports de 1985. Cette loi a imposé une déréglementation, le transfert au secteur privé d'entreprises d'autocars publiques, et la mise sur pied d'un système d'appel d'offres pour les lignes subventionnées par les autorités locales.

D'après *Modern Railways*, une revue qui a étudié la question en 1986, le nombre de passagers des lignes ferroviaires a augmenté de 15 p. 100 sur les trajets parallèles aux lignes d'autobus qui avaient été privatisées. D'après Simpson, ces changements ont eu diverses répercussions négatives, qu'il expose dans son étude intitulée «Deregulation and privatization» (déréglementation et privatisation). Cette étude a été publiée dans «Transport Reviews, 1996», vol. 16, n° 3, p. 213-223.

Il précise que l'un des principaux objectifs de la déréglementation et de la mise en concurrence était d'éliminer l'interfinancement des services qui se traduisait par un gonflement des tarifs sur les lignes rentables. Je vous renvoie au contexte. C'était l'époque de la privatisation à tous crins en Grande-Bretagne.

La déréglementation s'est poursuivie sous la houlette de l'ancien premier ministre John Major avec la privatisation de British Rail. Cette privatisation a provoqué une véritable pagaille à cause de la façon lamentable dont a découpé le réseau et de l'avarice du fournisseur d'infrastructure, Railtrack. On présente souvent ces remèdes de charlatans comme de véritables panacées. D'après M. Simpson, cela n'a pas résolu les problèmes de l'industrie du transport par autocar.

M. Simpson déclare que la déréglementation n'a pas atteint son principal objectif. Rares sont les lignes qui peuvent faire vivre plus d'un exploitant. S'il y en a plusieurs, il saute aux yeux que bien des autobus sont vides. M. Simpson estime que la déréglementation n'a pas atteint son principal objectif qui était, comme le résumait M. Nicholas Ridley, secrétaire d'État aux Transports en 1985, de mettre fin au déclin que connaissait l'industrie des transports par autocar depuis plus de 20 ans.

M. Simpson dit qu'il n'y a guère de preuves de concurrence entre grands exploitants. Permettez-moi d'ajouter ceci: faites la comparaison avec l'industrie aérienne déréglementée au Canada. Dans un mémoire publié il y a quelque temps, l'Association canadienne de l'autobus soulignait que la déréglementation des transports aériens aux États-Unis avait eu les mêmes effets.

Simpson explique qu'on constate diverses retombées de cette évolution en Grande-Bretagne. La concurrence dans les petites villes et les zones rurales a été limitée. Les compagnies d'autocars se concurrencent sur les grandes lignes comme Montréal-Ottawa et Calgary-Edmonton, mais pas sur les petits services omnibus comme Stettler-Didsbury-Olds et Wakefield-Hull.

Lack of cooperation between operators has resulted in poor connections between services. This has been apparent in the British Rail network. One can show up at a station expecting to catch the so-called connecting train only to find that it left a minute ago, because a different company runs the connector and does not care about the needs of the customer. At the bus stops, customers are still waiting for a reliable, understandable and stable service.

More old, shabby vehicles have been retained. This has shown up in a number of transport journals as one of the biggest problems of British deregulation. The bus fleet has aged and is very downmarket. Middle class people will not use that aging bus fleet if they can find an alternative, such as the train, which they view as more upmarket. This has harmful effects on the bus industry.

Deregulation has had consequences that are widely accepted within the bus industry and amongst bus users and the general public as being mistakes. As you are aware, the media in Britain are merciless about government mistakes. Competition en route has proven to be wasteful of resources and damaging to the environment. A plethora of buses, many half empty, are on routes that are over served, and there are insufficient buses on other routes.

Honourable senators may recall the situation where an Air Canada red plane would take off a few minutes before a Canadian Airlines blue plane. They would both have a 50 per cent load factor. Both flights were going from Halifax to Sydney but they left five minutes apart. They were eating each other alive. The same thing can happen to buses.

According to Simpson, there is a strong case for route monopolies in order to reduce the likelihood of service instability and to eliminate the duplication of buses and routes.

Finally, according to Simpson, deregulation and privatization have not helped to achieve a change in the modal split and did not reduce automobile use or increase bus use.

These are fairly merciless. Why are we here today? Frankly, at Transport 2000, we are still looking for the answer. However, we suspect that the dogma of privatization and commercialization is not dead in Canada and that this menace will continue to threaten bus passengers over the next few years unless this committee and other decision makers take a distinctly opposite trend.

I am currently working on a grant from Health Canada for the regional health board of western Quebec.

L'absence de coopération entre exploitants s'est traduite par de mauvais liens entre les services. On le constate dans le réseau ferroviaire britannique. On peut arriver à une gare en s'attendant à pouvoir prendre le train qui assure la correspondance et s'apercevoir qu'il est parti une minute avant parce que c'est une autre entreprise qui gère cette ligne et qu'elle ne se soucie pas des besoins du client. Aux arrêts d'autobus, les clients attendent toujours un service fiable, compréhensible et stable.

Les opérateurs ont continué à faire rouler de vieux véhicules délabrés. Diverses publications consacrées aux transports ont dénoncé cette situation comme l'un des plus grands problèmes dus à la réglementation. La flotte d'autocars a vieilli et n'est pas du tout à la hauteur. Les gens de la classe moyenne évitent de prendre ces autocars s'ils peuvent trouver un autre moyen de transport comme le train, qui a plus de classe à leurs yeux. Ce comportement a des retombées néfastes sur l'industrie du transport par autocar.

La déréglementation a eu des conséquences que les représentants du secteur comme la clientèle ou le grand public s'entendent pour qualifier de regrettables. Comme vous le savez, les médias britanniques sont sans pitié pour les erreurs du gouvernement. La concurrence a entraîné un gaspillage des ressources et a nui à l'environnement. On voit rouler une pléthore d'autocars, bien souvent à moitié vides, sur des lignes excessivement desservies alors qu'il n'y a pas assez d'autocars sur d'autres lignes.

Les honorables sénateurs se souviennent de l'époque où un avion rouge d'Air Canada décollait quelques minutes avant un avion bleu des Lignes Canadien. Les deux compagnies avaient chacune un facteur de remplissage de 50 p. 100. Les deux vols reliaient Halifax à Sydney, mais ils décollaient à cinq minutes l'un de l'autre. Les deux compagnies se dévoraient mutuellement. C'est la même chose qui risque d'arriver pour les autocars.

Simpson estime qu'il y aurait beaucoup à dire en faveur de monopoles de certaines lignes pour réduire les risques d'instabilité du service et éliminer la redondance des autocars et des lignes.

Enfin, d'après Simpson, la déréglementation et la privatisation n'ont pas contribué à faire évoluer la répartition des modes de transport ni à réduire l'utilisation de l'automobile ou à accroître l'utilisation des autocars.

Ce constat est assez impitoyable. Où en sommes-nous ici actuellement? Franchement, à Transport 2000, nous sommes toujours à la recherche de la réponse. Nous pensons cependant que le dogme de la privatisation et de la commercialisation n'est pas mort au Canada et que cette menace va continuer de peser sur les passagers des autobus au cours des prochaines années si votre comité et d'autres décideurs ne prennent clairement le contre-pied de cette tendance.

Je travaille actuellement pour le Conseil régional de santé de l'ouest du Québec avec une bourse de Santé Canada.



## [Translation]

This is a two-year research project. The goal is to fill the gap left by the cancellation of train services and the erosion of bus services. We are going to combine the services of bus lines such as Voyageur and Thom Transport with those of school buses, taxi operators and disabled adapted buses. This joint transportation project is carried out in cooperation with the Quebec Transportation Department.

If you deregulate buses, you will derail our project. For intercity routes, between Maniwaki and Ottawa for instance, we are presently relying on Voyageur buses. If that run, serviced by Voyageur, or other runs like Hull-Lachute, were to be cancelled, serious problems would arise. With this publicly-funded innovative project, we would like to help our regional buses survive for a few more years.

## [English]

**The Chairman:** In the annual report entitled "Transportation in Canada 2000," it is noted that, over the years, the scheduled intercity bus service has faced an almost uninterrupted decline in passenger trips, from a peak of 30 million in 1982 to 10.3 million, in 1996. What is the reason or the cause for that decline? Do you believe that the intercity bus industry is facing some difficulties in meeting users' demands? Have you conducted any market forecast or potential study based upon the analysis of the reasons for decline? Do you have a strategy on how to ameliorate the problem of declining ridership based on the needs of the users?

**Mr. Gow:** As everyone else, we have studied the matter, but not so much directly as through participating in such things as hearings and studies by the then Canadian Transport Commission and its successor. We have read the academic literature as well as the industry literature on the subject. Though we have not done our own original studies, we have participated in other people's work.

Based on these readings and our participation in various committees, we have come to the conclusion that the major cause for the disappearance of many of the services, and behind that the reduction in the number of passengers, is the automobile. I do not want to flog a dead horse, but many of us consider that the automobile has taken away passengers from local train and bus services, and that is the real villain. This is true for Canada, the United States and the United Kingdom.

The bus companies thought for a while that a decline in numbers noted in particular in the corridor might be due to VIA Rail Canada competition. A Canadian Transportation Agency study demonstrated the contrary. The CTA study found that there must be some other factor because VIA Rail was too expensive to compete with the buses for the same passengers. We did our own empirical work, that is, on-the-ground discussions with passengers, and we determined that of the passengers who

## [Français]

Ce projet de recherche doit prendre deux ans. L'objectif est de combler le vide laissé par le départ des trains et l'amenuisement des services par autocars. Nous allons combiner les services de lignes d'autobus telles que Voyageur et Thom Transport avec ceux des autobus scolaires, des taxis et des transports adaptés pour personnes handicapées. Ce projet de transports combinés se fait en collaboration avec le ministère des Transports du Québec.

Si vous déréglementez le transport par autobus, vous allez nous faire un croc-en-jambe. Pour des trajets interurbains comme la ligne Maniwaki-Ottawa, nous comptons actuellement sur le transport par autocar de la compagnie Voyageur. Si ce trajet de la compagnie Voyageur disparaissait, ou d'autres tels que Hull-Lachute, cela entraînerait de graves problèmes. Pour ce qui est d'un projet novateur, aux frais des contribuables canadiens, nous aimerions bien voir survivre nos autocars régionaux pendant quelques années encore.

## [Traduction]

**La présidente:** Dans le rapport annuel intitulé «Les transports au Canada, 2000», on fait remarquer qu'au fil des ans le nombre d'utilisateurs des services d'autocars interurbains réguliers n'a presque pas cessé de diminuer, passant d'un maximum de 30 millions de personnes en 1982 à 10,3 millions en 1996. À quoi est dû ce recul? Pensez-vous que ce secteur des transports interurbains par autocar ait de la difficulté à répondre à la demande des usagers? Avez-vous fait des prévisions de marché ou des études sur la base d'une analyse des explications de ce déclin? Avez-vous une stratégie pour contrer ce déclin du nombre de voyageurs en partant de leurs besoins?

**M. Gow:** Comme tout le monde, nous avons examiné le problème, mais pas tant directement qu'en participant à des audiences ou des études de ce qui était à l'époque la Commission canadienne des transports et de son successeur. Nous avons lu toute la documentation universitaire et tous les documents de ce secteur consacrés au problème. Sans avoir mené nos propres études individuelles, nous avons néanmoins participé aux travaux d'autres groupes.

Nous avons conclu de ces lectures et de notre participation à divers comités que la cause principale de la disparition d'un grand nombre de services, et par suite de la diminution du nombre de passagers, c'est l'automobile. Sans vouloir enfoncer une porte ouverte, je dirais que nous sommes nombreux à estimer que l'automobile a détourné de nombreux voyageurs des services de transport par train ou par autocar, et que c'est elle le véritable coupable. C'est tout aussi vrai au Canada qu'aux États-Unis ou au Royaume-Uni.

Les compagnies d'autocars ont pensé pendant un certain temps que la baisse de clientèle constatée en particulier sur notre grand axe pouvait être due à la concurrence de VIA Rail. Une étude de l'Office des transports du Canada a révélé qu'il n'en était rien. Elle a démontré qu'il devait exister un autre facteur car les trains de VIA Rail coûtaient beaucoup trop cher pour aller chercher la même clientèle que celle des autocars. Nous avons fait notre propre travail empirique, c'est-à-dire que nous avons discuté

had not gone to the automobile, many of them had gone to illegal vanpool operations. We participated with Trentway-Wager and Voyageur over a year in shutting down one of the worst, which was called Easy Ride which, every day, carried hundreds of people between Toronto and Montreal in overcrowded vans, at times with two passengers too many, with 18-year-old drivers without a commercial licence. There were crashes into ditches that were filmed by an inquiring Global television reporter.

Our understanding of the matter was that the decline in bus ridership was due in part to automobile usage. The Ontario and Quebec transportation agencies determined that illegal van operators were also siphoning off many passengers. This siphoning has been slowed, but I note that in Nova Scotia illegal or unlicensed van pool businesses are still in operation. Most of these outfits masquerade under the title "van pool." They are not pools; they are commercial operators. They are illegal, unsafe and dangerous at any speed and should be removed from the road. If deregulation allows these people to operate legally, we should all go home, stay home and not use the bus.

**The Chairman:** Many studies suggest that further deregulation of bus service would allow new entrants into the market and that the resulting competition would benefit users. What does your organization think of such a deregulatory approach?

**Mr. Gow:** According to a study by KPMG and according to Simpson, what happens is there is new entry to the market, initially, particularly on the runs where there are many passengers to be creamed off, Montreal-Ottawa, Montreal-Quebec, Montreal-Toronto, and Calgary-Edmonton being good examples. That would be great for them.

What one sees, however, is that these operations do not flourish for long. Six months or a year later, many of these new entrants disappear, just as many new entrants in the airline industry have disappeared for the same reason: Too many seats chasing too few bums. That leads to bankruptcy or commercial failure for the weaker operator. In the meantime, according to the best estimates from Britain, from KPMG and from American studies, 30 per cent of rural bus service will be lost as buses are put on to the expensive runs, such as Montreal-Toronto. Approximately 30 per cent of the rural lines are diminished in frequency and 30 per cent do not improve. The big cities get too much service, and the smaller or more remote places get poor service or no service at all.

directement avec les voyageurs, et nous avons constaté que beaucoup d'entre eux, s'ils n'avaient pas choisi directement l'automobile, avaient opté pour une forme de covoiturage illégal par fourgonnette. Aux côtés de Trentway-Wager et de Voyageur, nous avons travaillé pendant un an à faire fermer l'une des pires de ces entreprises de covoiturage qui s'appelaient Easy Ride et qui transportait chaque jour des centaines de personnes entre Toronto et Montréal dans des fourgonnettes surchargées, parfois avec deux passagers de trop, pilotées par des jeunes de 18 ans sans permis commercial. Il y a eu des accidents de fourgonnettes qui se sont écrasées dans le fossé et qui ont été filmés par un reporter de la chaîne de télévision Global.

Nous avons conclu de nos recherches que la baisse de fréquentation des autocars était due en partie à l'utilisation de l'automobile. Les services des transports de l'Ontario et du Québec ont établi que des exploitants illégaux de fourgonnettes détournent aussi un nombre important de voyageurs. On a réussi à réduire ce siphonnage, mais je constate qu'en Nouvelle-Écosse il existe toujours des entreprises illégales ou non autorisées de transport par fourgonnette collective. La plupart de ces entreprises se font passer pour de simples entreprises de covoiturage. Ce n'est pas du covoiturage, ce sont des exploitants commerciaux. Ce sont des véhicules illégaux et dangereux à n'importe quelle vitesse qu'il faudrait retirer de la route. Si la déréglementation permet à des gens comme cela de fonctionner en toute légalité, nous aurions intérêt à rentrer tous nous enfermer chez nous et à ne surtout pas prendre ces véhicules.

**La présidente:** Selon de nombreuses études, en poussant plus loin la déréglementation des services de transport par autocar, on permettrait à de nouveaux concurrents d'entrer sur le marché, ce qui créerait une concurrence dont profiteraient les usagers. Que pensez-vous de l'organisation d'une telle perspective de déréglementation?

**M. Gow:** D'après une étude de KPMG et d'après Simpson, ce qui se passe, c'est qu'on voit apparaître sur le marché de nouvelles entreprises qui vont proposer au départ leurs services sur les lignes où il y a le plus de voyageurs à rafler, Montréal-Ottawa, Montréal-Québec, Montréal-Toronto et Calgary-Edmonton par exemple. C'est excellent pour ces entreprises.

Toutefois, on constate qu'elles ne prospèrent pas bien longtemps. Au bout de six mois ou un an, une grande partie d'entre elles ont disparu, à l'instar de plusieurs nouveaux venus sur le marché du transport aérien qui ont disparu pour les mêmes raisons: trop de sièges pour pas assez de passagers. L'entreprise la plus faible se trouve alors poussée à la faillite. Pendant ce temps, d'après les meilleures estimations en provenance de la Grande-Bretagne, de KPMG ou de diverses études américaines, 30 p. 100 des lignes rurales d'autocars disparaissent parce qu'on fait rouler les autocars sur les lignes à gros budget comme Montréal-Toronto. Environ 30 p. 100 des lignes rurales subissent une baisse de fréquence et 30 p. 100 ne s'améliorent pas. Il y a trop de services pour les grandes villes, alors que les petites villes ou les localités reculées sont mal desservies, voire pas du tout.



To answer your question, the net effect is to allow new entrants into the market, but most of them do not stay very long or they cannibalize existing operators and replace them.

In Britain, Stagecoach moved in, ran a heavy service, destroyed the local enterprise and then reduced service. That is common of what the Transport 2000 members in Britain call the highwaymen. Honourable senators will remember the highwayman from Victorian literature. Highwaymen are not respectable bus operators.

**The Chairman:** Do you believe competition needs to be restricted on money-making, high density routes to generate money to cross-subsidize low-density routes?

Another approach would be for the government to allow competition on the high-density routes and to directly subsidize operations on the low-density routes. I believe this is the U.S. approach. Could this work in Canada?

**Mr. Gow:** The Canadian Bus Association estimates that it would cost the federal treasury \$50 million of subsidies for rural bus routes and another \$25 million to compensate VIA Rail for lost passengers between the big cities in the eastern corridor. It is a model but, if the government wants to maintain service at the same level, I estimate that it will cost them somewhere in excess of \$75 million a year to provide something like the same level of service. Frankly, I do not think it would be the same level. Certain routes would be picked and certain ones would not. Why does Sudbury-White River have a train and Montreal- Mont-Laurier not have a train? They are both isolated, northerly areas, but one has a train and one does not. What is going on here? It may be something political, who knows? Perhaps Mont-Laurier was being punished for voting "Bloquiste" or Péquiste or something. Spare the thought. I do not wish to be too political here.

**The Chairman:** You should not.

**Mr. Gow:** No, but there may be political criteria, and that scares us. We would like to see commercial and public service criteria respected rather than political criteria. I could name many other rail lines that were removed for political reasons, but I do not want to breach the etiquette of the Senate.

**The Chairman:** In your rural public transport project, you described a serious lack of intercity public transportation in the Pontiac just northeast of Ottawa. Although you just mentioned problems with minivans, do you see benefits in a more open regulatory regime that would allow their use in smaller markets such as the Pontiac, as opposed to large conventional intercity buses?

**Mr. Gow:** I can see a future for that. There is a danger of these people moving in and cannibalizing the main bus routes. That is why, for our project, the first company we saw, before seeing local

Pour répondre à votre question, le résultat de cette politique, c'est qu'on permet à de nouvelles entreprises de s'installer sur le marché, mais que la plupart d'entre elles n'y restent pas bien longtemps ou cannibalisent les entreprises existantes pour prendre leur place.

En Grande-Bretagne, Stagecoach est arrivée, a inondé le marché, a ruiné l'entreprise locale et a ensuite réduit le service. C'est une attitude typique de ce que les membres de Transport 2000 en Grande-Bretagne appellent les bandits de grand chemin. Les honorables sénateurs se souviennent du bandit de grand chemin de la littérature victorienne. Ces brigands ne sont pas des gens honorables.

**La présidente:** Pensez-vous qu'il faudrait limiter la concurrence sur les lignes rentables à forte densité pour générer de l'argent qui permettrait de subventionner les lignes à faible densité?

Une autre formule serait que le gouvernement autorise la concurrence sur les lignes à forte densité et subventionne directement les lignes à faible densité. Je crois que c'est ce que font les Américains. Est-ce que cela pourrait marcher au Canada?

**M. Gow:** L'Association canadienne de l'autobus estime que le Trésor fédéral devrait déboursier 50 millions de dollars pour subventionner les lignes rurales d'autocars et 25 millions supplémentaires pour indemniser VIA Rail de la baisse de fréquentation entre les grandes villes du corridor de l'Est. Ce n'est qu'un modèle, mais si le gouvernement voulait maintenir le même niveau de service, j'estime que cela lui coûterait plus de 75 millions de dollars par an. Et à dire vrai, je ne pense pas qu'on maintiendrait le même niveau. Certaines lignes seraient sélectionnées, d'autres non. Pourquoi y a-t-il un train entre Sudbury et White River alors qu'il n'y a pas de liaison ferroviaire entre Montréal et Mont-Laurier? Ce sont deux localités isolées du Nord, mais l'une est desservie par le train et pas l'autre. Qu'est-ce que cela veut dire? Il y a peut-être une explication politique, qui sait? Peut-être qu'on a voulu punir Mont-Laurier pour avoir voté bloquiste ou péquiste ou je ne sais quoi. Mais laissons cela de côté. Je ne veux pas trop me mêler de politique ici.

**La présidente:** Vous avez raison.

**M. Gow:** Non, mais il y a peut-être des critères politiques et cela nous fait peur. Nous préférierions qu'on s'en tienne à des critères de service public plutôt qu'à des critères politiques. Je pourrais vous citer plusieurs lignes ferroviaires qui ont disparu pour des raisons politiques, mais je ne veux pas faire d'accroc à l'étiquette du Sénat.

**La présidente:** Dans votre projet de transports en commun en zone rurale, vous décrivez une grave pénurie de transports publics interurbains dans le Pontiac, juste au nord-est d'Ottawa. Vous venez de parler de problèmes avec les mini-fourgonnettes, mais pensez-vous qu'il pourrait y avoir des avantages à assouplir la réglementation pour autoriser leur utilisation dans de petits marchés comme le Pontiac, par opposition aux grands autobus interurbains traditionnels?

**M. Gow:** Je pense qu'il peut y avoir un avenir pour cela. Le risque, c'est que ces personnes se mettent à cannibaliser les grandes routes d'autocars. C'est pour cela que, dans le cadre de

taxi companies or van operators, was Voyageur Colonial. We wanted to ensure we had the intercity carrier on side. We want to feed them passengers, not steal them.

With that restriction, our association is quite happy to envisage the prospect of increased services on routes that are not now served. There would, however, be training issues, vehicle standards issues and hours of service issues before this could be fully implemented. We are working on this in cooperation with the Ministry of Transport of Quebec. They have found two loopholes to allow this to happen. The first is allowing taxis to use vans rather than passenger cars and to carry more people. They are licensed, have permits and must meet standards. The other is opening up transport for the handicapped to non-handicapped citizens who are in need of transport for health, social or educational needs. Using those two methods, I think we can solve that problem without cannibalizing the major routes.

**Senator Callbeck:** In your brief you mention a few areas that have deregulated, Florida being one. In what year was that done?

**Mr. Gow:** It was shortly before the British deregulated in 1985.

**Senator Callbeck:** What has happened? Has the private sector moved in there?

**Mr. Gow:** No. Places like Pensacola and Miami still have lots of bus service. Miserable little places like Clear Springs do not have bus service, unless large numbers of people are coming in for a folk festival or something, in which case there will be chartered buses.

Rural Florida has not got much back, unless there is something happening down there that I have not heard of. I read the transit magazines from cover to cover every month and I have never seen a mention of rebuilding rural bus services on a state-wide basis. Some local authorities, such as Dade County around Miami, have done something, but in purely rural areas there is not much going on.

**Senator Callbeck:** You mentioned that after British deregulation rail passenger numbers went up 15 per cent and bus passenger numbers went down 20 per cent. What factor caused that? Was it fares or time?

**Mr. Gow:** It was not fares. Fares did tend to go down on the bus routes, because they were competing. They could not compete on quality so they competed on price. People got tired of buses that did not connect with the next bus. Since there was a plethora of buses from different companies, they did not always advertise their schedules adequately. Buses were not maintained properly. They were getting older and older. People just fled the bus system

notre projet, la première entreprise à laquelle nous avons rendu visite, avant d'aller voir les compagnies locales de taxi ou les exploitants de fourgonnettes, a été Voyageur Colonial. Nous voulions nous assurer du transporteur interurbain. Nous voulons leur apporter des passagers, pas leur en voler.

À cette restriction près, notre association est tout à fait d'accord pour envisager un accroissement des services sur des lignes qui ne sont pas actuellement desservies. Il faudrait cependant régler les problèmes de formation, de normes des véhicules et d'horaires de service avant de pouvoir pleinement mettre en oeuvre un tel projet. Nous y travaillons en collaboration avec le ministère des Transports du Québec. Les gens du ministère ont trouvé deux failles qui permettent ce genre de chose. La première consiste à autoriser les taxis à utiliser des fourgonnettes au lieu de simples automobiles pour transporter plus de personnes. Ils ont une licence, un permis et ils doivent respecter certaines normes. L'autre consiste à donner accès aux véhicules de transport de personnes handicapées à des citoyens non handicapés qui ont besoin d'un moyen de transport pour des raisons de santé ou des raisons d'ordre social ou éducatif. Avec ces deux méthodes, je pense qu'on pourrait régler le problème sans cannibaliser les grandes lignes.

**Le sénateur Callbeck:** Dans votre mémoire, vous mentionnez plusieurs endroits où l'on a déréglé, notamment la Floride. C'était en quelle année?

**M. Gow:** C'était un peu avant que les Britanniques déréglent leur industrie en 1985.

**Le sénateur Callbeck:** Et que s'est-il passé? C'est le secteur privé qui a pris la relève?

**M. Gow:** Non. Dans des endroits comme Pensacola et Miami, il y a encore beaucoup de services d'autocars. Et dans les misérables petites localités comme Clear Springs, il n'y a plus de service d'autocars, sauf quand des foules importantes viennent assister à un festival de musique folk ou quelque chose comme cela, auquel cas ce sont des autobus affrétés.

La Floride rurale n'a pas récupéré grand-chose, à moins qu'il s'y soit passé quelque chose dont je n'ai pas entendu parler. Je lis les revues sur les transports en commun de A à Z tous les mois et je n'ai jamais entendu parler de rétablir les services ruraux d'autocars à l'échelle de l'État. Certaines autorités locales, comme à Dade County à proximité de Miami, sont intervenues, mais dans les régions purement rurales, il ne se passe pas grand-chose.

**Le sénateur Callbeck:** Vous dites qu'après la déréglementation en Grande-Bretagne, la fréquentation du train a augmenté de 15 p. 100 alors que le nombre de voyageurs prenant l'autocar a diminué de 20 p. 100. Quelle est l'explication? C'était les tarifs ou le temps?

**M. Gow:** Ce n'était pas les tarifs. Les tarifs ont eu tendance à baisser sur les lignes d'autocars à cause de la concurrence. Ces sociétés ne pouvaient pas se concurrencer sur le plan de la qualité et elles ont donc rivalisé au niveau des prix. Les gens en ont eu assez de prendre des autobus qui n'avaient pas de correspondance. Il y avait une pléthore d'autocars de diverses entreprises qui n'annonçaient pas toujours bien leurs horaires. Les



for the trains on the lines where the buses were parallel to railway lines. Where there was no railway line, not much happened in terms of a modal shift because there was no train to go to. They may have gone to the car; we do not know.

In big markets like Glasgow-London, the bus companies tried to grab passengers from the railway, but Stagecoach eventually gave up on it and chartered coaches on the trains. The trains in Britain are about half again as fast as they are here and the buses could not maintain the time over the distance from Glasgow to London, which is well in excess of 350 miles.

**Senator Callbeck:** You mentioned the lack of cooperation between operators. One would think cooperation would be advantageous.

**Mr. Gow:** There was a perverse provision in the British law that said they were not to cooperate because that would constitute a combine under the British equivalent of the Combines Investigation Act. That is ridiculous. That is pushing dogmatism pretty far, but we all know what Maggie could do on her bad days, and that was one of her bad days.

**Senator Callbeck:** Have you conducted a study comparing fares between the buses and the trains in Canada?

**Mr. Gow:** Yes. The National Transportation Agency spent about a year looking at them and concluded that train fares are so much higher than bus fares on most corridors that we have market segmentation and not competition. VIA Rail has deliberately set its fares high, partly to protect the bus operators who had been complaining about bargain fares. After 1990, VIA Rail increased their fares to the point where people like myself now think twice before taking the train.

**Senator Callbeck:** Does that apply all across Canada?

**Mr. Gow:** Pretty well. There are a few places where, for social reasons, the fares may be kept reasonable. For instance, fares are much less expensive between Halifax and Vancouver than between Toronto and Vancouver. Between Toronto and Vancouver the service is called Silver and Blue service. It is meant for international travellers with money and time to spend, whereas the Maritime service is a practical overnight service. Sleeping cars are heavily used by the upmarket segment, but they do not pay as much as the people travelling to Winnipeg or Vancouver.

**Senator LaPierre:** Is your association a governmental agency or an independent agency? Who pays for it?

autocars n'étaient pas correctement entretenus. Ils vieillissaient de plus en plus. Les passagers se sont tournés vers le train là où il y avait une ligne ferroviaire parallèle à la ligne d'autocars. Dans les régions où il n'y avait pas de chemin de fer, il n'y a pas vraiment eu de report sur un autre mode de transport puisqu'il n'y avait pas de train. Les gens ont peut-être pris leur auto: nous ne savons pas.

Sur les gros marchés comme Glasgow-Londres, les compagnies d'autocars ont essayé de prendre des passagers au chemin de fer, mais Stagecoach a fini par abandonner et affréter des wagons dans les trains. Les trains britanniques vont à peu près deux fois et demie plus vite que les autocars qui étaient incapables de parcourir aussi rapidement la distance Glasgow-Londres, c'est-à-dire nettement plus de 350 milles.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez parlé de manque de coopération des exploitants. Pourtant, on a l'impression qu'ils auraient intérêt à collaborer.

**M. Gow:** Il y avait une disposition pernicieuse dans la loi britannique qui disait que les compagnies n'avaient pas le droit de coopérer parce que ç'aurait été de la collusion en vertu de l'équivalent britannique de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. C'est ridicule. C'est vraiment pousser le dogmatisme un peu loin, mais nous savons tous ce que Maggie pouvait faire quand elle était mal lunée, et justement elle était mal lunée à ce moment-là.

**Le sénateur Callbeck:** Avez-vous fait une étude comparative des tarifs pratiqués par les compagnies d'autocars et les compagnies ferroviaires au Canada?

**M. Gow:** Oui. L'Office des transports du Canada a passé à peu près un an à les étudier et a conclu que les billets de train coûtaient tellement plus cher que les billets d'autocar sur la plupart des corridors qu'on a une segmentation du marché et non une concurrence. VIA Rail a délibérément gonflé ses tarifs, en partie pour protéger les compagnies d'autocars qui se plaignaient des tarifs économiques. À partir de 1990, la compagnie VIA Rail a tellement augmenté ses tarifs que des personnes comme moi y réfléchissent maintenant à deux fois avant de prendre le train.

**Le sénateur Callbeck:** Et c'est vrai dans tout le Canada?

**M. Gow:** À peu près. Il y a quelques endroits où, pour des raisons sociales, les tarifs ont pu rester assez raisonnables. Par exemple, ils sont beaucoup moins élevés entre Halifax et Vancouver qu'entre Toronto et Vancouver. Entre Toronto et Vancouver, il y a ce qu'on appelle la classe Bleu d'Argent. C'est une classe qui s'adresse aux voyageurs internationaux qui ont de l'argent et du temps à perdre, alors que le service des Maritimes est un service de nuit à vocation utilitaire. Les gens du marché haut de gamme voyagent beaucoup en wagon-couchette, mais ils ne sont pas aussi payants que les voyageurs qui vont à Winnipeg ou à Vancouver.

**Le sénateur LaPierre:** Votre association dépend-elle du gouvernement ou est-elle indépendante? Qui la finance?

**Mr. Gow:** It used to be less independent than it is now. For the first several years, after an approach by Warren Allmand, we were asked to submit a brief to request annual funding. For the first 13 or 14 years of our existence —

[Translation]

We received between \$18,000 and \$50,000 per year. Another similar association in Montreal, Transport 2000 Québec, has been receiving a \$40,000 grant every year from Transport Quebec.

However, in 1990, Mr. Valcourt cancelled our subsidy because he resented the fact that an association opposed a government policy. The goal of that policy, which was established in the days of Mr. Brian Mulroney, was to reduce the number of passenger trains in Canada by 50 per cent. Our association fought that policy and Michel Vastel wrote in the newspaper *Le Droit* that we had been punished because we opposed that policy.

Since then, our funding has come from our members and a few corporate donations.

[English]

**Senator LaPierre:** Like a bus company?

**Mr. Gow:** Bus companies do not contribute much. We have some bus members, but it is no secret that most of our funding is from railways, airlines and companies in the general field that feel like giving us a few hundred or a few thousand dollars. About 20 per cent of our budget comes from corporate donations and 80 per cent from private individual donations.

**Senator LaPierre:** Who owns the bus terminals?

**Mr. Gow:** Around here, it is the remnants of Voyageur. In other parts of the country they are owned variously by the Saskatchewan Transportation Company, the descendents of the Scotia Bus Lines and the Irving lines in New Brunswick, or Greyhound. I would say that the biggest owner is Greyhound. A few are owned by the public.

**Senator LaPierre:** Am I correct in saying that very few are owned by the public?

**Mr. Gow:** Yes, the Vancouver Intermodal Terminal belongs to the Government of Canada, but most are privately owned and funded by the operators.

**Senator LaPierre:** We have been told that certain provinces regulate and others do not.

**Mr. Gow:** There are provinces that regulate less.

**Senator LaPierre:** Do you see any great advantage to either one or the other —

**M. Gow:** Autrefois, elle était moins indépendante que maintenant. Durant les premières années, après une prise de contact de Warren Allmand, on nous a invités à soumettre une demande de financement annuel. Pendant les 13 ou 14 premières années de notre existence...

[Français]

Nous avons reçu un montant variant de 18 000 à 50 000 dollars par année. Une autre association semblable située à Montréal, Transport 2000 Québec, reçoit une subvention de 40 000 dollars par année du ministère des Transports du Québec.

Mais en 1990, M. Valcourt a coupé notre subvention parce qu'il n'aimait pas le fait qu'une association s'oppose à une politique gouvernementale. Cette politique, établie à l'époque de M. Brian Mulroney, visait à diminuer de moitié le nombre de trains de voyageurs au pays. L'association l'a féroce ment contestée et dans un article du journal *Le Droit*, rédigé par Michel Vastel, on pouvait lire que nous fûmes punis pour nous être opposés à cette politique.

Depuis ce temps, l'association fonctionne grâce aux dons provenant des membres et de quelques commanditaires corporatifs.

[Traduction]

**Le sénateur LaPierre:** Une compagnie d'autocars, par exemple?

**M. Gow:** Les compagnies d'autocars ne versent pas grand-chose. Il y en a quelques-unes parmi nos membres, mais ce n'est pas un secret que l'essentiel de notre financement vient des compagnies ferroviaires et aériennes ainsi que d'entreprises du domaine général qui veulent bien nous octroyer quelques centaines ou quelques milliers de dollars. Environ 20 p. 100 de notre budget provient de dons de sociétés et 80 p. 100 de dons de particuliers.

**Le sénateur LaPierre:** Qui est propriétaire des gares routières?

**M. Gow:** Dans la région ici, ce sont les restes de Voyageur. Dans d'autres régions du pays, ces gares routières appartiennent à divers propriétaires, la Saskatchewan Transportation Company, les descendants de Scotia Bus Lines et des lignes Irving au Nouveau-Brunswick, ou Greyhound. Je dirais que c'est Greyhound le plus gros propriétaire. Il y a quelques gares qui appartiennent au public.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce que je me trompe si je dis qu'il y en a très peu qui appartiennent au grand public?

**M. Gow:** Vous avez raison. Le Vancouver Intermodal Terminal appartient au gouvernement du Canada, mais la plupart de ces gares routières sont propriété privée et sont financées par les exploitants.

**Le sénateur LaPierre:** On nous a dit que certaines provinces réglementaient le secteur alors que d'autres ne le faisaient pas.

**M. Gow:** Certaines provinces ont une réglementation moins rigoureuse.

**Le sénateur LaPierre:** Voyez-vous un avantage marqué à l'une ou l'autre de ces formules...



[Translation]

— to serve rural areas?

**Mr. Gow:** Transport 2000 is clearly in favour of regulating.

**Senator LaPierre:** Do you see any differences?

**Mr. Gow:** Comparisons are difficult. We compare ourselves with Britain and the United States and we are delighted. However, when we compare Quebec with Alberta, we feel sorry.

**Senator LaPierre:** Is the industry regulated in Alberta?

**Mr. Gow:** It is deregulated.

**Senator LaPierre:** And in Quebec, it is regulated, is it not?

**Mr. Gow:** Absolutely.

**Senator LaPierre:** Is rural service better in Quebec because it is regulated or is the result the same in Alberta in a deregulated context?

**Mr. Gow:** It is always difficult to compare situations, but I would say that I personally prefer the Quebec model. The network serves more villages and services are not as concentrated as they are between the airport and Banff in Alberta and on the Calgary-Edmonton route. In the case of Alberta, forget Wataskewin because if you look at Banff, which is on the same route, there is no comparison at all.

In Québec, most of the network has been preserved. There are many operators in Quebec. In Alberta, of course, population density is lower, but distances are similar and in my opinion, Quebec has managed to do a better job.

[English]

**Senator LaPierre:** Bearing in mind that the overall purpose is to ensure service to Canadians, whether they live in the cities or in rural areas, is the price of deregulation, subsidization by either the federal government or provincial governments to those persons or companies that run buses in these rural areas that are not now being served or are in danger of not being served?

**Mr. Gow:** In an ideal world, sir, that would be the price. If the government were really concerned about the well-being of Canadians, I would suggest that that would be what they would do. However, according to what I have read in, for instance, the Canadian Bus Association's brief and the KPMG study, the priority of the current federal government is the big cities. Most of the subsidy to VIA Rail goes to serve big cities. Very little of it goes to small towns, and fewer and fewer small towns have service.

Just this year, Maxwell, Prescott and two other places in the general area lost their railway stop. That means the rural areas are getting less service and places like Montreal and Ottawa get more. I would suspect that, while in an ideal world the federal government would give \$50 million to rural bus operators and compensate VIA Rail another \$20 or \$25 million for their loss of

[Français]

... pour desservir les régions rurales du pays?

**M. Gow:** Transport 2000 préfère clairement la réglementation.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce que vous voyez des différences?

**M. Gow:** Ce sont des différences difficiles à comparer. Nous nous comparons à l'Angleterre et aux États-Unis et nous en sommes ravis. Cependant, nous comparons le Québec à l'Alberta et nous sommes désolés.

**Le sénateur LaPierre:** L'Alberta est-elle réglementée?

**M. Gow:** Elle est déréglementée.

**Le sénateur LaPierre:** Et le Québec est réglementé, n'est-ce pas?

**M. Gow:** C'est exact.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce qu'on a un meilleur service rural au Québec parce qu'il est réglementé ou si on a le même résultat en Alberta dans une situation déréglementée?

**M. Gow:** Les comparaisons sont toujours difficiles à faire mais disons que personnellement, je préfère le modèle québécois. Il dessert davantage de villages et offre moins de concentration sur l'aéroport à Banff à tout prix comme en Alberta et Calgary-Edmonton à tout prix. Dans le cas de l'Alberta, oublions Wataskewin parce que si je le compare à Banff, qui se situe sur la même ligne que Wataskewin, il n'y a pas de comparaison possible.

Au Québec, on a réussi à maintenir une bonne partie du réseau. Il y a beaucoup d'opérateurs au Québec. En Alberta, bien sûr, la population est moins dense mais les étendues sont semblables et à mon sens, le Québec a mieux réussi à tirer son épingle du jeu.

[Traduction]

**Le sénateur LaPierre:** Sachant que le but d'ensemble est d'assurer le service aux Canadiens, qu'ils vivent en ville ou en milieu rural, le prix de la déréglementation doit-il être l'octroi par le gouvernement fédéral ou par les gouvernements provinciaux de subventions aux personnes ou entreprises qui exploitent des autocars dans ces régions rurales qui ne sont pas desservies à l'heure actuelle ou qui risquent de ne plus l'être?

**M. Gow:** Dans un monde idéal, ce serait effectivement le prix à payer. Si le gouvernement se souciait vraiment du bien-être des Canadiens, je pense que c'est ce qu'il ferait. Toutefois, d'après ce que j'ai pu lire, par exemple, dans le mémoire de l'Association canadienne de l'autobus et dans l'étude de KPMG, le gouvernement fédéral se soucie actuellement en priorité des grandes villes. La plupart des subventions à VIA Rail sont destinées aux services des grandes villes. Il y en a très peu pour les petites villes, et elles sont de moins en moins nombreuses à être desservies.

Pas plus tard que cette année, Maxwell, Prescott et deux autres localités de la région ont perdu leur desserte ferroviaire. Autrement dit, il y a de moins en moins de services dans les zones rurales alors qu'il y en a de plus en plus dans des endroits comme Montréal et Ottawa. Dans un monde idéal, le gouvernement fédéral verserait 50 millions de dollars aux

passengers under deregulation, in fact, no such thing will happen. Canadians, as often happens in the rural areas, will be left out on the washing line to dry.

**Senator LaPierre:** If I understood you correctly, the federal government has jurisdiction over the worst players.

**Mr. Gow:** Yes, in our experience. For example, the Quebec government at least reduced fuel taxes on buses and did other things to encourage the intercity motor coach industry. I have not seen any similar generosity lately on the part of the federal government.

**Senator LaPierre:** After September 11, people did not fly. Instead, they chose to ride the train. Then VIA Rail said it wanted to compete directly with the bus system by developing fast trains so that it would take an hour and a half to get to Montreal, for instance, at roughly the same price charged by a bus company, or perhaps even a bit lower, in order to get more and more of that market. It realized how important that market is to them after the great debacle of September 11. Have you noticed that?

**Mr. Gow:** I have heard that rumour. I have heard it 25 times. I have heard it regularly every year since 1976. It has never happened. September 11 has brought VIA Rail enough new customers, largely through fear of flying and fear of waiting an hour or two in a lineup, that it does not need to compete with the buses. I do not think, with VIA Rail's prices, except on a few rare segments, it is able to compete with the buses, and I do not think that is its intent. I meet fairly frequently with VIA Rail's executives. VIA Rail may lower prices once it gets its capacity up. It has purchased 139 new passenger cars and it intends to use 120 of those within the next two years, increasing its fleet size by almost one-third, and there will inevitably be some price adjustment downwards. VIA Rail is so far above bus pricing currently that it is unlikely it will compete with the bus companies. It will compete with the private car and the airplane. I think that is what VIA Rail is aiming at.

**Senator LaPierre:** Given the mindset that you have described, that no one really gives a damn about rural people and the people in our society who are poorer — most bus terminals are dirty compared to airline terminals — do you think we are wasting our time? Nobody will change anything, regardless of how long we spend studying this. Their minds are already made up. They just don't care.

**Mr. Gow:** I know people in the federal government whose minds are made up. I sometimes talk with them. I would say that there are competing views within the government, within the Ministry of Transport. You can encourage the view that rural

exploitants d'autocars en zones rurales et il verserait encore 20 ou 25 millions de dollars à VIA Rail pour l'indemniser de sa perte de clientèle entraînée par la déréglementation, mais en réalité je pense qu'il n'en sera rien. Comme d'habitude, les Canadiens des zones rurales vont être laissés pour compte.

**Le sénateur LaPierre:** Si je vous comprends bien, le gouvernement fédéral domine les pires intervenants.

**M. Gow:** Oui, d'après ce que nous avons pu constater. Par exemple, le gouvernement du Québec a au moins réduit les taxes sur le carburant pour les autocars et il a pris d'autres mesures pour encourager l'industrie des autocars interurbains. Je n'ai pas constaté ce genre de générosité dernièrement chez le gouvernement fédéral.

**Le sénateur LaPierre:** Après le 11 septembre, les gens ont cessé de prendre l'avion, et ils se sont tournés vers le train. Les autorités de VIA Rail ont alors déclaré qu'elles voulaient concurrencer directement le secteur des autocars en mettant au point des trains rapides qui mettraient une heure et demie pour aller à Montréal, par exemple, à peu près pour le prix d'un billet d'autocar, ou peut-être même à un prix légèrement inférieur pour grignoter de plus en plus de parts de ce marché. La grande débâcle du 11 septembre leur a fait prendre conscience de l'importance de ce marché pour eux. Vous l'avez remarqué?

**M. Gow:** J'ai entendu cette rumeur. Je l'ai entendue 25 fois. Elle revient régulièrement tous les ans depuis 1976, mais il ne s'est jamais rien passé. La tragédie du 11 septembre a amené à VIA Rail tellement de nouveaux clients, qui avaient peur de prendre l'avion et de faire la queue pendant une heure ou deux, que cette compagnie n'a même pas besoin d'essayer de concurrencer les autocars. Vu les tarifs qu'elle pratique, je ne crois pas que la compagnie VIA Rail puisse concurrencer les autocars, sauf sur quelques rares tronçons, et je ne pense pas que ce soit ce qu'elle souhaite faire. Je rencontre souvent des cadres supérieurs de VIA Rail. La compagnie baissera peut-être ses tarifs quand elle aura augmenté sa capacité. Elle a acheté 139 nouveaux wagons et elle a l'intention d'en mettre 120 en exploitation au cours des deux prochaines années, ce qui accroîtra sa flotte de près d'un tiers, de sorte qu'il y aura fatalement un certain rajustement à la baisse des tarifs. Mais les tarifs de VIA Rail sont tellement plus élevés que les tarifs des autocars que cette compagnie ne risque pas de concurrencer les compagnies d'autocars. Elle va concurrencer l'automobile privée et l'avion. Je crois que c'est cela, l'objectif de VIA Rail.

**Le sénateur LaPierre:** Vu l'état d'esprit que vous venez de nous décrire, à savoir que tout le monde se moque éperdument des personnes qui vivent en milieu rural et des pauvres — la plupart des gares d'autobus sont sales comparées aux aéroports — avez-vous l'impression que nous sommes en train de perdre notre temps? Quel que soit le temps que nous consacrerons à cette étude, personne ne changera quoi que ce soit. Les décisions sont déjà prises. Les gens s'en fichent.

**M. Gow:** Je connais des gens au gouvernement fédéral dont l'opinion est faite. Il m'arrive de discuter avec eux. Je dois dire cependant qu'il y a divers points de vue qui s'affrontent au gouvernement, au ministère des Transports. On peut essayer de



Canadians are worth something: encourage the view that the poor and the needy also require services; encourage the view the state has a duty *in loco parentis*, almost, to see to the needs of those who are dependent and have no resources to fall back on. The Senate can play a useful role in strengthening the hand of those who do not agree with the all-out ...

[Translation]

— liberal economy, free market, deregulation —

[English]

— downloading philosophy. That is the role this committee could play. We have noted that this deregulation of buses was supposed to happen quite a while ago and it was put on hold, because of reservations of people like yourselves.

**Senator LaPierre:** I have none. Thank you.

**Senator Atkins:** Thank you. Welcome. Actually, I am a bus fan.

**Mr. Gow:** So am I.

**Senator Atkins:** With regard to the Montreal-Ottawa route, what is the economy fare on VIA Rail compared to the bus?

**Mr. Gow:** The economy fare is over \$50. My brother-in-law got on at Dorval, so he saved a few dollars, to go to Ottawa to do the marathon from Buckingham to Lachute on Friday. As he did not book in advance, he did not get the five-day advance-booking reduction. The fare was over \$50, as I recall.

**Senator Atkins:** That was on the train?

**Mr. Gow:** That was on VIA Rail. With the bus, depending on the return, I do not remember the exact fare, but Montreal-Ottawa is in the \$30 bracket at the most, and it can be cheaper if you do the one-day return.

**Senator Atkins:** I am a senior. I got it for \$29.

**Mr. Gow:** My \$30 is not far off.

**Senator Atkins:** I remember that bus companies used to promote their service. You knew that there was an hourly scheduled bus service between, say, Montreal and Ottawa. I get the feeling that the bus companies have given up on promotion.

Just to follow along on Senator LaPierre's point, I also get the feeling that the bus companies have not really adjusted to modern market realities, whether you talk about terminals or the configuration of buses.

My experience has been that when you compare a tour bus to the colonial bus that runs between here and Montreal, the standard of luxury is not quite the same, but perhaps I am wrong.

montrer que les Canadiens ruraux méritent quelque chose, de montrer que les pauvres et les gens dans le besoin ont aussi besoin de services, essayer de montrer que l'État a un devoir *in loco parentis*, pratiquement, le devoir de répondre aux besoins de ceux qui sont dépendants et n'ont pas de ressources sur lesquelles se replier. Le Sénat peut contribuer utilement à renforcer l'action de ceux qui ne sont pas d'accord avec le principe de la...

[Français]

... économie libérale, marché libre, déréglementation...

[Traduction]

... à tous crins. C'est un rôle que votre comité pourrait jouer. Nous avons pu constater que cette déréglementation des services d'autocars qui devait se produire il y a déjà assez longtemps a été reportée grâce aux réserves de personnes comme vous.

**Le sénateur LaPierre:** Je n'en ai aucune. Merci.

**Le sénateur Atkins:** Merci. Bienvenue. En fait, je suis un mordu de l'autocar.

**M. Gow:** Moi aussi.

**Le sénateur Atkins:** Sur la ligne Montréal-Ottawa, combien coûte un billet en classe économique sur VIA Rail par opposition à l'autocar?

**M. Gow:** Le billet en classe économique coûte plus de 50 \$. Mon beau-frère a pris le train à Dorval, ce qui lui a permis d'économiser quelques dollars, pour venir à Ottawa faire le marathon de Buckingham à Lachute vendredi. Comme il n'avait pas fait sa réservation à l'avance, il n'a pas pu bénéficier de la réduction pour réservation cinq jours à l'avance. Je me souviens qu'il a payé plus de 50 \$.

**Le sénateur Atkins:** Pour le train?

**M. Gow:** Il voyageait sur VIA Rail. Pour l'autobus, si vous avez un aller-retour, je ne me souviens pas du tarif exact, mais le trajet Montréal-Ottawa vous coûte au maximum dans les 30 \$, et c'est moins cher si vous faites l'aller-retour dans la journée.

**Le sénateur Atkins:** J'ai une réduction pour personne âgée, j'ai payé mon billet 29 \$.

**M. Gow:** Je ne suis donc pas bien loin avec mes 30 \$.

**Le sénateur Atkins:** Je me souviens de l'époque où les compagnies d'autocars faisaient la publicité de leurs services. On savait qu'il y avait un autocar toutes les heures entre Montréal et Ottawa, par exemple. J'ai l'impression que ces compagnies ont renoncé à faire de la publicité.

Pour revenir sur ce que disait le sénateur LaPierre, j'ai aussi l'impression que les compagnies d'autocars ne se sont pas vraiment adaptées à la réalité du marché contemporain, que l'on parle des gares routières ou de la configuration des autocars.

J'ai constaté que quand on compare un car touristique aux autocars qui font la liaison Ottawa-Montréal, on a des niveaux de luxe très différents, mais je me trompe peut-être. Le transport en

There is no glamour attached to travelling by bus. In fact, it seems there is an opportunity for promotion to appeal to a certain segment of the market to make that possible.

I remember travelling between Toronto and Hamilton on the Grey Coach line. I know Go Transit has attracted many of the customers the bus line used to get. I believe that the Grey Coach line route was along the lakeshore and it was convenient for passengers who lived in the smaller towns between Toronto and Hamilton.

It is also a fact that the bus terminal in Toronto is not up to the same standard of the railroad station. However, it is in the centre of town.

It seems to me the bus companies are missing out on an opportunity to promote their services.

Bus transportation is a good way of transporting a parcel, but are the bus companies pricing themselves out of business? What is happening, in your opinion?

**Mr. Gow:** Many things are happening. I cannot speak for the bus companies, but I can speak about them. One problem appears to be investment. The American bus industry, in particular, went through a difficult period after deregulation, but it has found its feet again because of investment by a Canadian company, Laidlaw, which bought Greyhound, which now owns the American company. If you think things are bad up here, go south of the border.

There has been a reduction of advertising and so on, but in a time of scarce resources, the companies have to put their money where it will get the most effect. Some of the older buses have been replaced. With the federal government's assistance, they have purchased a number of buses which have been adapted to accommodate wheelchairs. As well, a passenger can call the dispatcher. That service is available. There have been some improvements.

Generally, the charter bus tends to be more luxurious, probably because it gets less hard use and more of a select clientele, for example, retired people travelling to see Cap-de-la-Madelaine or Sainte-Anne-de-Baupré. They are genteel, older and well-behaved.

In the back of an average Voyageur or Trentway-Wagar bus, you might find a fellow with a ghetto blaster plugged into his ears, but you can hear it. He might have his big boots up on the seat. He will monopolize three spots. All the girls will have moved up to the front to avoid this monster. The seniors are all shaking their heads. There might be gum on the seat and so on. This kind of usage by a segment of the passengers is hard on a bus. That said, however, the bus companies have, within a rather tight financial environment over the last few years, invested where they can. However, I agree that more could be done.

autocar n'est pas très affriolant. En fait, je pense qu'on pourrait faire de la publicité pour attirer une certaine catégorie de clientèle et améliorer cette image.

Je me souviens d'avoir voyagé en autobus Grey Coach entre Toronto et Hamilton. Je sais que Go Transit a attiré une bonne partie de la clientèle qui voyageait sur cette compagnie. Je crois que la ligne de Grey Coach suivait la côte du lac et que c'était pratique pour les voyageurs qui vivaient dans les petites villes situées entre Toronto et Hamilton.

Il est aussi exact que la gare routière de Toronto n'est pas à la hauteur de la gare ferroviaire. Par contre, elle est en plein centre-ville.

J'ai l'impression que les compagnies d'autocars sont en train de rater une occasion de faire la promotion de leurs services.

Les autocars sont pratiques pour transporter des colis, mais les compagnies ne se coupent-elles pas du marché en pratiquant des tarifs prohibitifs? Que se passe-t-il, à votre avis?

**M. Gow:** Beaucoup de choses. Je ne peux pas parler au nom des compagnies d'autocar, mais je peux vous en parler. Il y a apparemment un problème d'investissement. L'industrie américaine des autocars a notamment connu une période difficile après la déréglementation, mais elle a retrouvé son équilibre grâce aux investissements d'une entreprise canadienne, Laidlaw, qui a racheté Greyhound, qui possède maintenant la compagnie américaine. Si vous pensez que les choses vont mal ici, allez jeter un coup d'oeil chez nos voisins du Sud.

Les compagnies ont diminué leur publicité etc., mais en période de difficulté économique, elles cherchent à utiliser leur argent de la façon la plus efficace possible. Elles ont remplacé certains autocars fatigués. Avec l'aide du gouvernement fédéral, elles ont acheté des autocars qui ont été adaptés pour permettre l'accès aux fauteuils roulants. Les passagers peuvent aussi téléphoner au répartiteur. Ce service est à leur disposition. Il y a eu des améliorations.

Dans l'ensemble, les autocars nolisés sont plus luxueux, probablement parce qu'ils ne sont pas mis à aussi maltraités et qu'ils transportent une clientèle plus choisie, par exemple des retraités qui vont en voyage à Cap-de-la-Madeleine ou à Sainte-Anne-de-Baupré. Ce sont des personnes plus âgées, polies et calmes.

Au fond de l'autobus moyen de Voyageur ou de Trentway-Wagar, on peut couramment voir un individu avec un appareil radio-cassette branché sur les oreilles, mais que vous entendez aussi. Il peut très bien avoir ses grosses bottes posées sur le siège. Il monopolise trois places. Toutes les filles se sont groupées à l'avant pour être loin de ce monstre. Les personnes âgées hochent toutes la tête. Il y a peut-être de la gomme sur le siège, etc. Les passagers de ce genre détériorent les autocars. Cela dit, les compagnies d'autocars ont quand même investi là où elles le pouvaient ces dernières années, dans un contexte financier assez peu favorable. Néanmoins, je reconnais qu'on pourrait en faire plus.



Where people in the United States complained about bus terminals, the federal and state governments built intermodal terminals. I have no complaints about the Montreal Voyageur terminal or about the Ottawa terminal. I go though those a great deal on my various missions to Montreal, and I find both terminals to be of the same standard as a good railway station.

Where they were not up to standard, as in Quebec City, the city and the federal government spearheaded a move to get the Palais station recycled, under the leadership of then mayor Jean Pelletier, and they now have a magnificent bus station. However, it is supplied cooperatively between the railway, the bus company, the transit commission, the city, the federal government and the province. That is the way ahead. They also do that in Vancouver.

With respect to Toronto, there will be a new bus station attached to the VIA Rail station. That will improve matters. That is the way ahead.

As to parcels, I have no comment.

**Senator Atkins:** It seems that the fare is where the competition lies. For instance, a fare from Halifax to Fredericton is \$120 return. My first reaction when I heard that was that it seems like a great deal.

**Mr. Gow:** That is what it costs. It is problematic. Airlines are big enough to afford a loss leader. I have seen a trip from Montreal to Halifax advertised for \$79. The airline that started that is no longer with us. If the bus companies went into airline-type pricing, they would be as unprofitable as the airlines. A pundit in the United States recently said that, if one added up all the profits made by airlines since the Wright Brothers flew at Kitty Hawk, one would come up with a negative sum. Bus companies cannot afford to do that kind of thing.

Airlines are vanity products. Rich people who want their image improved would like to own, for example, "Persian Royal Airlines" — I am inventing a title — or "B.C. Tourist Prestige Air." They feel their masculine identity would be enhanced by the ownership of a wonderful airline.

Bus companies have to be a little more practical. Bus companies are not like airlines. They cannot afford to throw away other people's money or their own. They must find ways to try to make a little money by serving the public honestly, and they usually charge what it costs, not much more. The airlines, with their \$79 fares, are throwing away money. Personally do not like to see companies in bankruptcy court, so I do not recommend that.

**Senator Atkins:** Are minibuses and vans taking away from the scheduled services?

Quand la population américaine s'est plainte des gares routières, l'État fédéral et les gouvernements des États ont construit des gares de transport intermodal. Je n'entends personne se plaindre de la gare routière de Voyageur à Montréal ou de la gare routière d'Ottawa. J'y passe très souvent à l'occasion de mes missions à Montréal, et je trouve que ces deux gares sont du niveau d'une bonne gare ferroviaire.

Là où ces gares n'étaient pas à la hauteur, par exemple à Québec, la municipalité et le gouvernement fédéral ont lancé une initiative de recyclage de la gare du Palais, sous la direction du maire de l'époque, Jean Pelletier, et il y a maintenant là une superbe gare d'autocars. Toutefois, elle est alimentée collectivement par la compagnie ferroviaire, la compagnie d'autocars, la commission de transport, la ville, le gouvernement fédéral et la province. C'est cela, la voie de l'avenir. On fait la même chose à Vancouver.

En ce qui concerne Toronto, on va bientôt adjoindre une nouvelle gare routière à la gare de VIA Rail. Cela va améliorer la situation. C'est l'avenir.

En ce qui concerne les colis, je n'ai pas de commentaires.

**Le sénateur Atkins:** J'ai l'impression que c'est au niveau des tarifs que se joue la concurrence. Par exemple, l'aller-retour Halifax-Fredericton coûte 120 \$. Quand j'ai entendu cela, ma première réaction a été de trouver que c'était cher.

**M. Gow:** C'est ce que cela coûte. C'est un problème. Les compagnies aériennes sont suffisamment puissantes pour proposer des prix d'appel sur certains tronçons. J'ai vu annoncer la liaison Montréal-Halifax pour 79 \$. La compagnie aérienne qui avait lancé cela n'existe plus. Si les compagnies d'autocars appliquaient le même genre de tarifs que les compagnies aériennes, elles seraient aussi peu rentables. Une sommité des États-Unis a récemment déclaré que si l'on faisait le total de tous les bénéfices réalisés par les compagnies aériennes depuis le vol des frères Wright à Kitty Hawk, on obtiendrait un résultat négatif. Les compagnies d'autocars ne peuvent pas se permettre ce genre de chose.

Les compagnies aériennes sont une affaire de vanité. Les riches qui veulent dorer leur image ont envie de posséder par exemple la Persian Royal Airlines — j'invente un titre de compagnie — ou B.C. Tourist Prestige Air. Ils ont l'impression que le fait de posséder une merveilleuse compagnie aérienne va rehausser leur masculinité.

Les compagnies d'autocars doivent être un peu plus terre-à-terre. Ce n'est pas la même chose que les compagnies aériennes. Elles ne peuvent pas se permettre de gaspiller l'argent d'autrui ni le leur. Elles doivent trouver des moyens de gagner un peu d'argent en servant le public honnêtement, et elles font généralement payer le prix coûtant, et pas plus. Les compagnies aériennes, avec leurs tarifs à 79 \$, jettent de l'argent par les fenêtres. Personnellement, cela ne m'intéresse pas de voir des sociétés au tribunal de la faillite, et je ne recommande donc pas ce genre de chose.

**Le sénateur Atkins:** Est-ce que les minibus et les fourgonnettes empiètent sur la clientèle des services d'autocars réguliers?

**Mr. Gow:** Yes, they are. We have studied how people travel in Nova Scotia. Since rail services were cancelled over most of the province, except Halifax, Truro and up towards Moncton, people are resorting to desperate expedients such as van services. Fortunately, in Nova Scotia, the drivers have some sense of community responsibility. They know the people they are driving. However, in Quebec and Ontario, these services steal thousands of people from bus lines every day. The people who operate them do not seem to have much professional consciousness. I would hesitate to say they have no conscience.

**Senator Atkins:** Are they operating under the same regulations?

**Mr. Gow:** They do not bother with the regulations. They do not hire qualified drivers. They do not respect driver hour limits. When I was teaching at the University of Ottawa, my students would report these fellows falling asleep behind the wheel. A student would reach over and grab the steering wheel to get it back on the road. That kind of operation was damped-down after the OHTB intervened, and, finally, the Ministry of Transport in Quebec showed some interest in this. They knew about it, but they had done nothing. When a number of people were killed — here is the headline: “Horrific 401 van crash kills five.” *Ottawa Citizen*, July 18, 2000 — that brought the whole thing to a screeching halt. Before that, Easy Ride had been kicked out. After that, even Allo Stop was told to get out of Ontario, because, I guess, the OHTB felt it was stealing passengers from the bus line. Therefore, the answer is yes to the question about whether these van pools are stealing passengers from bus lines.

**Senator Atkins:** Is that not because they can provide the service at a cheaper rate?

**Mr. Gow:** I have worked with adolescents all my life. There is something in their mentality called “magic thinking.” I am speaking as a professional social worker. Why do so many 16-year-old young women get pregnant? “It will never happen to me. I only did it once with my own boyfriend.” Why do you think so many kids smoke? Why do you think so many young people kill themselves? They believe that, somehow, there will be no effect other than their problems will be solved. They do not think of the fact that their grieving families will carry that burden for the next half century. Most of the people in those vans are young people. “Magic thinking” means that they do not consider the consequences of a dangerous act. That type of thinking changes only as people graduate from college or university and begin to realize the enormity of their responsibilities to their family, to their own new spouse and to their kids. It is remarkable that our society would allow 18 year olds, who have no real experience with the public or driving, to drive a van down highway 401 at 120 kilometres an hour, and not stop them from doing that until there were all those deaths. To go back to your question, sure,

**M. Gow:** Oui. Nous avons étudié les déplacements des personnes en Nouvelle-Écosse. Depuis qu'on a supprimé les liaisons ferroviaires un peu partout dans la province, sauf pour Halifax, Truro et à destination de Moncton, les habitants de la région ont recours à des expédients désespérés comme le transport en fourgonnette. Heureusement, en Nouvelle-Écosse, les conducteurs ont le sens des responsabilités communautaires. Les gens connaissent les conducteurs de ces fourgonnettes. En revanche, au Québec et en Ontario, ces services détournent chaque jour des milliers de personnes des lignes d'autocars. Les exploitants de ces entreprises ne semblent pas avoir beaucoup de conscience professionnelle. Je n'ose pas dire qu'ils n'en ont aucune.

**Le sénateur Atkins:** Sont-ils régis par la même réglementation?

**M. Gow:** Ils n'ont que faire de la réglementation. Ils n'engagent pas de chauffeurs qualifiés. Ils ne respectent pas les limites de temps autorisé au volant. Quand j'enseignais à l'Université d'Ottawa, j'avais des étudiants qui racontaient que ces conducteurs s'endormaient au volant. L'étudiant se précipitait sur le volant pour ramener le véhicule sur la route. La Commission des transports routiers de l'Ontario est intervenue pour enrayer ce genre d'activité et le ministère des Transports du Québec a fini par s'y intéresser aussi. Il était au courant, mais il n'avait rien fait. C'est seulement lorsqu'il y a eu un accident entraînant la mort de plusieurs personnes — le *Ottawa Citizen* du 18 juillet 2000 titrait: «Accident effroyable sur la 401: cinq morts dans la fourgonnette» — que tout cela a pris brutalement fin. Avant cela, on avait supprimé Easy Ride. Après, on a dit même à Allo Stop de cesser toute activité en Ontario, car je pense que la Commission des transports routiers de l'Ontario s'est dit que cette compagnie volait des passagers à la ligne d'autocars. Donc, quand vous me demandez si ces groupes de fourgonnettes prennent des passagers aux compagnies d'autocars, la réponse est oui.

**Le sénateur Atkins:** Est-ce que ce n'est pas parce qu'ils proposent le service à meilleur marché?

**M. Gow:** J'ai travaillé avec des adolescents toute ma vie. Il y a dans leur esprit ce qu'on appelle la «pensée magique». Je vous parle en tant que travailleur social professionnel. Pourquoi tant de jeunes filles de 16 ans tombent-elles enceintes? «Ça ne m'arrivera jamais. Je l'ai fait seulement une fois avec mon petit ami». Pourquoi pensez-vous qu'autant de jeunes fument? Pourquoi croyez-vous qu'autant de jeunes se tuent? Ils croient, quelque part, que leurs actes n'auront pas de répercussions et qu'ils vont simplement régler leurs problèmes. Ils ne pensent pas que leur famille va porter le fardeau de leur deuil pendant un demi-siècle. La plupart des gens qui voyagent dans ces fourgonnettes sont des jeunes. La «pensée magique» leur permet de ne pas envisager les conséquences d'une action dangereuse. Ce genre de pensée ne se modifie que lorsque les étudiants obtiennent leur diplôme au collège ou à l'université et commencent à se rendre compte de l'énormité de leurs responsabilités vis-à-vis de leur famille, de leur mari ou de leur épouse et de leurs enfants. Il est assez extraordinaire que notre société autorise des jeunes de 18 ans qui n'ont aucune expérience du public ou de la conduite



people will risk their lives to save money because they do not understand the potential consequences. However, when it happens, it is too late.

**Senator Atkins:** That sounds like a good advertising campaign.

**The Chairman:** Is it not correct that you support minivan service with proper licensing and safety regulation?

**Mr. Gow:** When they reach the standards of intercity motor coach operators, they then become virtual motor coaches, and I would say yes. I would not support them in open competition over the highway with a regulated bus. If they want to serve new routes, yes, but even that should be regulated somewhat. In Quebec, we are experimenting with this. Since we are dealing with licensed taxi companies and licensed van operators, we think we have found a way to keep this under control. We will start getting scared, however, when Joe Manouk from Gracefield fills up a bus with 10 people when the capacity is only seven and hurdles down highway 105 at 110 kilometres a hour. There are limits to this.

**Senator LaPierre:** Regarding the incident with the van in July, I thought it involved immigrants — that is, new arrivals to Canada who were going to Toronto to visit their families.

**Mr. Gow:** Some of the people were very young, including some who were killed. Some were immigrant people. I did not mention that. Getting into these matters, even as a social worker, one sometimes feels one is in danger of making discriminatory remarks.

**Senator LaPierre:** Following our chairman's question, surely, if it is not profitable for the big buses to go to a little place such as Lac Mégantic, then a smaller van or medium-size van, very well regulated, could do that more often than a large bus. Therefore, people from Lac Mégantic who have relatives in Sherbrooke could visit them. That would be more possible and, socially, it would be acceptable.

**Mr. Gow:** That is the kind of scheme we are working on. There is a limit to the financial viability of this. A driver moving 40 people will earn more than he will if he were moving only 10. One of the limits to the vanpool operation is that driver wages, maintenance and fuel costs are not much different from one size of bus to the other. Voyageur is experimenting with a smaller bus on its Ottawa-Maniwaki route, for example. We will certainly experiment with that in our rural transport project in western Quebec.

automobile à piloter une fourgonnette sur l'autoroute 401 à 120 kilomètres/heure, et ne finisse par leur interdire de le faire qu'une fois qu'il y a eu tous ces morts. Pour en revenir à votre question, bien sûr que les gens vont risquer leur vie pour économiser de l'argent puisqu'ils ne se rendent pas compte des risques qu'ils prennent. Malheureusement, quand l'accident arrive, c'est trop tard.

**Le sénateur Atkins:** Cela sonne comme un bon slogan publicitaire.

**La présidente:** N'est-il pas exact que vous êtes en faveur d'un service de fourgonnettes à condition qu'il y ait un bon régime de permis et une bonne réglementation de la sécurité?

**M. Gow:** À partir du moment où ces fourgonnettes en arrivent à respecter les normes des exploitants d'autocars interurbains, elles deviennent pratiquement des autocars elles-mêmes, et dans ce cas je serais d'accord. Je ne serais pas d'accord pour qu'elles concurrencent ouvertement les autocars réglementés sur les autoroutes. Si elles doivent desservir de nouvelles routes, d'accord, mais à condition qu'elles soient tout de même réglementées. Au Québec, nous sommes en train de faire cette expérience. Comme nous traitons avec des compagnies de taxi agréées et des exploitants de fourgonnettes agréés, nous pensons avoir trouvé un moyen de contrôler cette situation. Mais nous allons commencer à avoir des sueurs froides le jour où Joe Manouk de Gracefield va entasser 10 personnes dans un véhicule conçu pour n'en transporter que sept et va foncer sur la route à 105 ou 110 kilomètres/heure. Il y a des limites.

**Le sénateur LaPierre:** À propos de cet incident avec la fourgonnette en juillet, il me semblait qu'il s'agissait d'immigrants — des personnes nouvellement arrivées au Canada qui allaient rendre visite à leur famille à Toronto.

**M. Gow:** Il y avait parmi eux des personnes très jeunes, dont plusieurs ont été tuées. Il y avait des immigrants parmi eux. Je ne l'ai pas précisé. Quand on parle de ce genre de questions, même en tant que travailleur social, on a parfois peur de faire des remarques discriminatoires.

**Le sénateur LaPierre:** Dans la foulée de la question de la présidente, il me semble que s'il n'est pas rentable de desservir des endroits comme le lac Mégantic avec de gros autocars et qu'une fourgonnette plus petite ou une mini-fourgonnette correctement réglementée devrait pouvoir assurer ce service avec une meilleure fréquence qu'un gros autocar. Par conséquent, les gens du lac Mégantic qui ont des parents à Sherbrooke pourraient aller leur rendre visite. Ce serait plus facile et ce serait acceptable sur le plan social.

**M. Gow:** C'est le genre de dispositif sur lequel nous travaillons. Il y a une limite à la viabilité financière de ce genre de chose. Le chauffeur qui transporte 40 personnes va gagner plus que s'il n'en transporte que 10. L'un des problèmes du transport en fourgonnette collective, c'est que le salaire du conducteur, l'entretien et le coût du carburant ne sont guère différents de ceux d'un autocar plus gros. Voyageur a par exemple mis à l'essai un autocar plus petit sur le trajet Ottawa-Maniwaki. Nous allons certainement faire ce genre d'expérience aussi dans notre projet de transport rural dans l'ouest du Québec.

**Senator LaPierre:** The 18-year-old who drove that bus was given the keys by an adult. In the final analysis, it is adults who are taking advantage of the dream world of young people in order to make money off their backs. It is the fault also of the government and of society who did not regulated this earlier. I make this plea for us to understand that young people may dream, but in many instances they become the victims of the greed of the adults who surround them. I have no doubt that, as an eminent social worker, you will agree with me.

**Mr. Gow:** Sir, you said it. To go back to your question about immigrants, I could not respond because I did not know how to answer without sounding discriminatory. In both cases, you have hit upon something. When certain population groups are either new to this life or new to this country, the state has a duty of some protection against the avarice of adults who would make a profit off the backs of gullible teenagers or gullible new entrants to the country. As a country, we have a duty to protect our less advantaged citizens or newcomers.

**Senator Jaffer:** We were told that there was an increase of immigrants to this country and I believe that the assumption was made that, perhaps, they earn lower incomes because they are new to this country. Do you foresee more use of buses by people who earn lower incomes? Since our immigrant population will increase, I should like to know your views on that.

**Mr. Gow:** That is an excellent point. In my travels, I have noted that on certain public transport, minority group members tend to account for a larger portion of the ridership than people whose ancestors have been here for 300 years. One need only take bus route 95 here to note that many of the young people, for example, are of Somalian origin, of Antillean origin or of east European origin, judging from the languages being spoken. This bodes well for public transport. When people are new to the country, their priority may not be to purchase a car. It tends to be to try to get any upgrading they need to get their papers in order to get a job or a good apartment. Currently, I am helping a young man from central Africa. He uses public transport and walks unless I give him a ride or a friend does. He says that he does not see a car on his horizon for the next two or three years. That is realistic, and it applies to many new entrants to the country, but not all. Certainly, that is the case outside of, perhaps, the banana belt on the B.C. Lower Mainland. I come from B.C. Some patterns might be different there, but countrywide, yes, there is a clientele that the public transport operators have welcomed. Perhaps more could be done.

The fare is a big problem. When I see people from visible minorities using Easy Ride, I feel for them. My office is just down the hall from Easy Ride people from Ethiopia, Somalia, and various other African and Asian republics ask me for advice on how to deal with Easy Ride, which had somehow gypped them or

**Le sénateur LaPierre:** C'est un adulte qui avait donné les clés de l'autocar à ce jeune de 18 ans qui conduisait. En dernière analyse, ce sont des adultes qui profitent de la crédulité des jeunes pour gagner de l'argent sur leur dos. C'est aussi la faute du gouvernement et de la société qui n'ont pas réglementé tout cela plus tôt. Ce que je voudrais, c'est que nous comprenions bien que les jeunes rêvent peut-être, mais que dans bien des cas ils sont les victimes de l'avidité des adultes qui les entourent. Je suis sûr que vous, qui êtes un éminent travailleur social, vous êtes d'accord avec moi.

**M. Gow:** Vous avez parfaitement raison. Pour revenir à votre question sur les immigrants, je ne pouvais pas vous répondre parce que je ne savais pas comment répondre sans avoir l'air de faire de la discrimination. Dans les deux cas, vous avez mis le doigt sur un problème réel. Quand certains groupes sociaux sont nouveaux dans cette existence ou sont nouvellement arrivés dans ce pays, l'État a le devoir de les protéger de l'avidité des adultes qui ne demandent qu'à exploiter la crédulité d'adolescents ou de nouveaux venus au pays pour se faire de l'argent. Notre pays a le devoir de protéger ses citoyens les moins privilégiés ou ses nouveaux arrivants.

**Le sénateur Jaffer:** On nous a dit qu'il y avait une hausse du nombre d'immigrants au Canada et je crois qu'on a évoqué la thèse selon laquelle ils gagneraient moins d'argent parce qu'ils sont nouveaux dans ce pays. Pensez-vous que les gens qui gagnent moins d'argent vont avoir tendance à prendre l'autocar? Comme notre population d'immigrants va s'accroître, j'aimerais bien savoir ce que vous en pensez.

**M. Gow:** C'est une excellente remarque. Au cours de mes voyages, j'ai remarqué que dans certains véhicules de transport public, les membres de groupes minoritaires avaient tendance à représenter une plus grande partie de la clientèle que les personnes dont les ancêtres sont arrivés ici il y a 300 ans. Il suffit de prendre le 95 ici pour constater qu'une grande partie des jeunes sont d'origine somalienne ou antillaise ou viennent d'Europe de l'Est, à en juger par la langue qu'ils parlent. C'est certainement de bon augure pour les transports publics. Les nouveaux venus n'ont pas nécessairement pour priorité d'acheter une automobile. Ils vont plutôt chercher à améliorer leur situation pour régulariser leurs papiers et pouvoir se trouver un bon travail ou un bon appartement. Actuellement, j'aide un jeune originaire d'Afrique centrale. Il prend les transports en commun et marche si un ami ou moi-même ne lui propose pas de l'emmener. Il me dit qu'il n'envisage pas d'avoir une automobile avant deux ou trois ans. C'est réaliste, et c'est vrai pour de nombreux nouveaux venus au Canada, mais pas tous. C'est en tout cas le cas en dehors peut-être de la bordure du Lower Mainland de Colombie-Britannique. Je viens de la Colombie-Britannique. Il y a peut-être certaines différences là-bas, mais à l'échelle du pays, il y a effectivement une clientèle dont se réjouissent les transporteurs publics. On pourrait peut-être en faire plus.

Le tarif est un gros problème. Quand je vois des personnes appartenant à des minorités visibles voyager avec Easy Ride, cela m'attriste. Mon bureau est un petit peu plus loin que celui d'Easy Ride dans le même couloir. Des personnes originaires d'Éthiopie, de Somalie et de divers autres pays africains et asiatiques viennent



mistreated them or done something unsafe. They told me they could not afford to take many trips with the regular carriers. Perhaps there should be some kind of program to assist new entrants with their transport needs. Perhaps they could be issued a pass for the first few years, as is done sometimes in Ottawa-Carleton for the unemployed. As for seniors, there should be a reduction in price to help people get around and look for jobs, and so on, in their first few years in the country.

**Senator Jaffer:** You touched on this issue earlier, but I would be interested to hear about the state of the bus system for people with disabilities. Can you comment on that?

**Mr. Gow:** I spent a lot of time on this issue. I have met many times with officials and operators to discuss this, particularly recently with our western Quebec project. The bus companies and VIA rail have been making a major attempt to serve people with disabilities more, whether it is more visible signage, special seating, lifts for wheelchairs or, in the case of urban buses, low-floor buses and level boarding, for example, on Ottawa's light rail system or, for that matter, Calgary's or Edmonton's. My view is optimistic. I think the disabled community will be served better as time goes on, but there are still barriers. A recent tiff between VIA Rail and the Council of Canadians with Disabilities illustrates the problem.

With respect to over-the-road motorcoach operators, my view is that with the increasing number of disabled-adapted buses we may already be seeing some light at the end of the tunnel.

**Senator Callbeck:** We have been talking about fares and the fact that VIA Rail's prices are much higher than those of the bus lines. Two primary users of buses are students and seniors. My understanding is that those two groups receive special deals. Does that not bring the pricing for those two groups more in line, overall?

**Mr. Gow:** Buses do the same thing. Everybody has specials for seniors and students, whether it is OC Transpo, the railway or whatever. It reduces the discrepancy, but it does not eliminate it.

A student can buy a strip of tickets or receive a 40 per cent reduction, or whatever it is, from an operator. There is always something to attract the student, to give him or her a bargain. We have to remember that for the operator the students are good customers because they may be travelling at off-peak times. Hence, by filling empty seats, VIA Rail and the bus companies can avoid unused capacity. It is good for both groups. I do not see VIA Rail doing anything more for the student or senior than any

me demander quel recours ils ont contre Easy Ride qui les a escroqués ou maltraités ou mis en danger. Ils m'expliquent qu'ils n'ont pas les moyens de faire des voyages fréquents en utilisant les transports réguliers. Il faudrait peut-être mettre sur pied un programme pour aider les nouveaux arrivés à surmonter leurs problèmes de transport. On pourrait peut-être leur décerner un laissez-passer pour les premières années, comme on le fait quelquefois pour les chômeurs à Ottawa-Carleton. Comme dans le cas des personnes âgées, il faudrait leur accorder des tarifs réduits pour leur permettre d'aller se chercher un emploi, et cetera, au cours de leurs premières années au Canada.

**Le sénateur Jaffer:** Vous avez déjà mentionné cela tout à l'heure, mais j'aimerais en savoir un peu plus sur la situation des autocars adaptés pour transporter des personnes handicapées. Pouvez-vous nous en parler?

**M. Gow:** J'ai passé beaucoup de temps à étudier cette question. J'ai rencontré à maintes reprises des personnalités et des exploitants pour en discuter, en particulier tout récemment dans le contexte de notre projet dans l'ouest du Québec. Les compagnies d'autocars et VIA Rail ont fait un gros effort pour mieux servir les personnes handicapées, que ce soit en adoptant une signalisation plus visible, en aménageant des sièges spéciaux, en installant des ascenseurs pour fauteuils roulants ou, dans le cas des autobus urbains, en mettant en service des autobus à plancher surbaissé ou encore en ayant des wagons à accès de plain-pied, par exemple dans le cas du train léger d'Ottawa ou aussi dans le cas de Calgary ou d'Edmonton. Je suis personnellement optimiste. Je crois qu'on servira de mieux en mieux les personnes handicapées à l'avenir, mais il reste encore des obstacles. Une récente friction entre VIA Rail et le Conseil des Canadiens avec Déficiences illustre bien ce problème.

Pour ce qui est des exploitants d'autocars sur une ligne, je crois que l'accroissement du nombre d'autocars adaptés pour les personnes handicapées nous permet de voir la lumière au bout du tunnel.

**Le sénateur Callbeck:** Nous parlions des tarifs et du fait que les prix pratiqués par VIA Rail sont beaucoup plus élevés que ceux des compagnies d'autocars. Les étudiants et les personnes âgées sont deux des principales composantes de la clientèle des autocars. Je crois que ces deux groupes bénéficient de tarifs spéciaux. Dans ce cas, l'écart de prix ne doit plus être si important globalement?

**M. Gow:** Les compagnies d'autocars font la même chose. Tout le monde propose des tarifs réduits aux aînés et aux étudiants, que ce soit OC Transpo, la compagnie ferroviaire ou n'importe qui. On réduit ainsi l'écart, mais on ne le fait pas disparaître.

Un étudiant peut acheter un carnet de billets ou obtenir une réduction de 40 p. 100 ou quelque chose comme cela auprès d'une compagnie de transport. Il y a toujours quelque chose pour attirer les étudiants, on leur propose toujours une bonne affaire. N'oubliez pas que les étudiants sont d'excellents clients pour les transporteurs car ils peuvent souvent voyager en dehors des heures de pointe. Ce sont donc des clients qui permettent à VIA Rail et aux compagnies d'autocars de remplir des sièges au

other operator. I use all these carriers a lot and, now that I am 63 years old, I am entitled to these reductions. Frankly, the bus is still cheaper, even with the VIA Rail reduction fare.

**Senator Calbeck:** You mentioned that you prefer the bus service in Quebec to the one in Alberta. Do you prefer the Quebec system to that in any other province?

**Mr. Gow:** Ontario is pretty close. They have a form of deregulation, in a sense, where the bus companies participate in the regulation. It is self-regulation up to a point. It works pretty well. For the moment, Ontario and Quebec are fairly comparable, but I cite Quebec because I live there and I use the system there more. I tend to travel to Montreal and Quebec City more than I do to Toronto. That is not a bias. Those are the cities my career takes me to.

**Senator Calbeck:** The Quebec bus system is subsidized, is it not?

**Mr. Gow:** Only the urban transit and certain rural handicap transport is subsidized. The intercity bus service is not; it is simply protected by regulation. The operator on the Ottawa-Montreal route makes big bucks, but he has to spend some of that on servicing the Ottawa-Maniwaki route. There is no direct subsidy. There is a reduction in fuel price, but that is about it.

**Senator LaPierre:** It is a quid pro quo.

**Mr. Gow:** That is right. It is sort of: "You scratch my back and I'll scratch yours."

**Senator Calbeck:** What about subsidies in other provinces?

**Mr. Gow:** There are not many. There is some consideration in Newfoundland where the bus service is subsidized because it replaced the VIA Rail service, which replaced the CN service. Generally, however, intercity motor coach operators receive very little subsidy. I believe there is some assistance in Saskatchewan where I think it is a Crown corporation. The Saskatchewan Transportation Company is probably running at a loss, although I have not seen the last annual report. I believe that company gets some assistance from government, but most of the assistance is in the form of such things as some obligation for civil servants to travel between say Regina and Saskatoon on the STC rather than driving their cars. However, that is common practice elsewhere.

**Senator Atkins:** I am interested in your reaction to the notion of the configuration of an intercity bus. What if there were three seats abreast rather than four? North Americans like their space. One of the problems with many of these buses is that they provide a cramped environment. Are bus companies thinking of those kinds of things?

lieu de voyager à vide. C'est avantageux pour les deux groupes. Je ne crois pas que VIA Rail en fasse plus pour les étudiants ou les personnes âgées que n'importe quel autre transporteur. J'utilise beaucoup tous ces moyens de transport en commun et, maintenant que j'ai 63 ans, j'ai droit à ces réductions. Franchement, c'est encore l'autocar qui me coûte le moins cher, même avec les tarifs réduits de VIA Rail.

**Le sénateur Calbeck:** Vous dites que vous préférez le service d'autocars du Québec à celui de l'Alberta. Est-ce que vous le préférez à ceux de toutes les autres provinces?

**M. Gow:** En Ontario, le service est assez proche. Ils ont une forme de déréglementation où les compagnies d'autocars participent à la réglementation. C'est une espèce d'autoréglementation qui fonctionne assez bien. Pour l'instant, la situation est assez semblable en Ontario et au Québec, mais je cite le Québec parce que c'est là que je vis et que j'utilise le plus ce système. Je vais plus souvent à Montréal et à Québec qu'à Toronto. Ce n'est pas une question de parti pris. Ce sont simplement les villes où je me rends le plus souvent professionnellement.

**Le sénateur Calbeck:** Le réseau d'autocars du Québec est subventionné, n'est-ce pas?

**M. Gow:** Uniquement les transports en commun urbains et certains services de transport de personnes handicapées en zone rurale. Le service d'autocars interurbains n'est pas subventionné, il est simplement protégé par la réglementation. L'exploitant de la ligne Ottawa-Montréal gagne beaucoup d'argent, mais il doit en consacrer une partie à assurer le service sur la ligne Ottawa-Maniwaki. Il n'y a pas de subventions directes. Il y a une ristourne sur le prix du carburant, mais c'est à peu près tout.

**Le sénateur LaPierre:** C'est une espèce d'échange.

**M. Gow:** C'est cela. C'est un échange de bons procédés.

**Le sénateur Calbeck:** Qu'en est-il des subventions dans les autres provinces?

**M. Gow:** Il n'y en a pas beaucoup. Il y en a un peu à Terre-Neuve où le service d'autocars est subventionné parce qu'il a remplacé le service de VIA Rail, qui avait remplacé le CN. Mais en général, les entreprises d'autocars interurbains sont très peu subventionnées. Je crois qu'elles sont un peu aidées en Saskatchewan où il me semble qu'il s'agit d'une société d'État. La Saskatchewan Transportation Company est probablement déficitaire, bien que je n'ai pas vu son dernier rapport annuel. Je crois que le gouvernement l'aide un peu, mais l'essentiel de cette aide se manifeste par exemple par l'obligation pour des fonctionnaires de prendre les autocars de la STC pour aller de Regina à Saskatoon par exemple au lieu de prendre leur propre véhicule. Mais c'est quelque chose de courant ailleurs aussi.

**Le sénateur Atkins:** J'aimerais bien avoir votre avis sur la configuration des autocars interurbains. Que pensez-vous de l'idée d'avoir trois sièges de front au lieu de quatre? Les Nord-Américains aiment avoir de l'espace. L'un des problèmes bien souvent avec ces autocars, c'est qu'on y est vraiment à l'étroit. Les compagnies d'autocars envisagent-elles ce genre de chose?



**Mr. Gow:** Sir, I have noticed an improvement in what we call the seat pitch between seats on, for instance, Voyageur's Montreal-Ottawa buses. That may be just my impression, but I do not think so. I am a six-footer, and I have trouble with a lot of aircraft and intercity buses, but I have noticed an improvement in the newer models of buses.

My view is that Prevost, Motor Coach Industries and all those good people are responding to requests by bus companies to provide a bit more comfort.

As to the two-and-one seating, there was a parlour-car type bus, which I think had a one-and-one configuration, that ran between Ottawa and Montreal and Montreal and Quebec City. I used it a lot, as did my friends. It eventually failed because the economics were not as good as they were for the regular 40-odd seat buses. I regret that. Perhaps, by going up-market, they attracted the VIA Rail segment of the population. That is one instance where they actually competed head-to-head with VIA Rail, and it did not work out. On runs that VIA Rail does not service, such as Edmonton and Calgary, there have been experiments with better buses. Generally, they have tended to be pretty good.

**Senator Atkins:** Are the busses that are scheduled to run every hour running at full capacity?

**Mr. Gow:** No, not outside rush hours. Rush hours for buses might be from 6 a.m. to 8 a.m. and then in the afternoon from 3 p.m. to 6 p.m. Outside rush hour, generally, they are not full. The problem is removing seats in between those hours. People tend to spread out on the seat, monopolizing three or four seats. Up to a point, people create their own space when the bus is empty.

**Senator Atkins:** American Airlines is talking a lot more about space.

**Mr. Gow:** AA has increased their seat pitches by something like two inches. They have earned the respect, and loyalty, of many consumers for that reason.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gow, for your presentation.

I would welcome our next witnesses from Pacific Western Transportation, Mr. Michael Colborne and Mark Hannah.

**Mr. Michael J. Colborne, Chief Operating Officer, Pacific Western Transportation:** The Pacific Western group of companies is one of Canada's largest privately owned and operated transportation networks with operations in British Columbia, Alberta, and Ontario. My father started the business in 1957, and we have over 40 years of expertise in the people transportation business. We are North America's eighth largest bus fleet with 1,880 units employing well over 2,000 employees.

We truly believe in rating our industry as leader in innovation and service enhancements. We were the first company in the motorcoach industry to introduce TV and VCRs in motorcoaches. Our Red Arrow motor coach service allows for

**M. Gow:** J'ai constaté une amélioration de ce que l'on appelle le pas entre les sièges sur les autocars Voyageur de la ligne Montréal-Ottawa. C'est peut-être une simple impression, mais je ne crois pas. Je mesure six pieds, et j'ai des problèmes dans beaucoup d'avions et d'autocars interurbains, mais j'ai constaté une amélioration dans les nouveaux modèles d'autocars.

Je pense que Prevost, Motor Coach Industries et tous ces gens-là s'efforcent de répondre aux désirs des compagnies d'autocars qui veulent offrir un peu plus de confort.

Pour ce qui est de la configuration deux et un, il y a eu à une époque un autocar aménagé en voiture-salon, avec un siège de chaque côté je crois, qui assurait la ligne Ottawa-Montréal et Montréal-Québec. Je l'ai souvent pris, ainsi que mes amis. Finalement, le système a périclité parce que ce car n'était pas aussi économique que les autocars classiques d'une quarantaine de places. C'est dommage. En proposant un service plus luxueux, ils attireraient peut-être une partie de la clientèle de VIA Rail. C'est un exemple de situation où ils ont été en concurrence directe avec VIA Rail, mais cela n'a pas marché. Sur les lignes qui ne sont pas desservies par VIA Rail, par exemple entre Edmonton et Calgary, il y a eu des expériences de mise en place de meilleurs autocars. Dans l'ensemble, cela a donné d'assez bons résultats.

**Le sénateur Atkins:** Les autobus qui desservent une ligne toutes les heures sont-ils toujours remplis?

**M. Gow:** Non, seulement pendant les heures de pointe, c'est-à-dire environ de 6 heures à 8 heures du matin et de 3 à 6 heures de l'après-midi. En général, en dehors de ces heures, ils ne sont pas pleins. Le problème, c'est d'avoir moins de sièges à proposer pendant ces heures creuses. Les voyageurs ont tendance à s'étaler et à monopoliser trois ou quatre fauteuils. Quand l'autocar est vide, les voyageurs ont tendance à occuper tout l'espace.

**Le sénateur Atkins:** American Airlines parle beaucoup plus d'espace.

**M. Gow:** Cette compagnie a effectivement augmenté le pas de ses fauteuils de deux pouces environ. Cela lui a permis de gagner le respect et la fidélité d'une solide clientèle.

**La présidente:** Merci pour votre exposé, monsieur Gow.

Nous allons maintenant accueillir nos témoins suivants, M. Michael Colborne et M. Mark Hannah, de Pacific Western Transportation.

**M. Michael J. Colborne, directeur de l'exploitation, Pacific Western Transportation:** Le groupe des entreprises Pacific Western est un des plus importants réseaux de transport détenus et exploités par des intérêts privés au Canada; il s'étend sur la Colombie-Britannique, l'Alberta et l'Ontario. Mon père a lancé cette entreprise en 1957 et nous avons plus de 40 ans d'expérience du transport de passagers. Nous sommes la huitième flotte d'autocars de l'Amérique du Nord, avec 1 880 véhicules et largement plus de 2 000 employés.

Nous sommes vraiment convaincus que nous sommes à la pointe de l'innovation et du service. Nous avons été la première entreprise de transport par autocar à installer des télévisions et des magnétoscopes dans nos autocars. Notre service Red Arrow

reserved seat selection. We are the winner of the NTAC's National Award of Excellence for Innovation in Customer Service.

Our vision and commitment is to provide the finest service in North America, to exceed our customers' expectations and to lead our industry in technology and new product design. One of the most important things is to participate and contribute to the success of the communities we serve.

Our passenger transportation services include intercity and commuter scheduled service, charter, employee transportation, contract, shuttle, tour, sightseeing, school, and destination travel services.

The following are statistics with respect to our services: Our airport shuttle services carry 3.8 million passengers per year; our transit operations over 6 million passengers per year; our charter and tour operations travel well over 5.8 million kilometres a year; our industrial employee transportation contracts carry 2.1 million passengers a year; our school buses carry 33,000 students per day; and our intercity and commuter services carry 200,000 passengers.

**Mr. Mark Hannah, General Manager, Pacific Western Transportation:** We are changing the perception of bus travel through innovative solutions focused on customer demands and experiences, through our dedication and commitment to the industry, and by appealing to existing markets and relentlessly pursuing new markets.

Today's equipment is comfortable, convenient, safe and reliable. Pacific Western operates the nation's largest fleet of fully accessible motorcoaches. We will detail what you will find in the various services of Pacific Western.

**Mr. Colborne:** In 1979, after 70 days in transport public hearings, we were permitted to initiate the Calgary-Edmonton Red Arrow service, and today it is recognized as the finest intercity service in North America bar none.

Our whole fleet is two-in-one seating, which has one privacy side and two seats on the other side. Our newest coach, displayed here, cost \$650,000. The coach has full leather seating. There is the opportunity to reserve a specific seat. We have a galley with self-serve refreshments at the back. All our seats have laptop plugs and there are fax machines on board. We also have movies which may be listened to by using private headsets.

We are extremely proud of our service. We have been operating since 1979. We continually market the service, and we believe that there is not an equivalent service in North America.

permet aux voyageurs de réserver leur siège à l'avance. Nous avons reçu le Prix d'excellence de l'OTC pour l'innovation dans le service à la clientèle.

Notre vision et notre volonté sont de fournir le meilleur service en Amérique du Nord, de dépasser les attentes de notre clientèle et d'être les pionniers de notre secteur dans le domaine de la technologie et de la conception de nouveaux produits. L'un de nos objectifs les plus importants est de participer et de contribuer au succès des collectivités que nous desservons.

Nos services de transport sont variés: transport interurbain, service régulier en banlieue, autocars affrétés, transport d'employés, transport à contrat, service de navettes, tourisme, excursions, transport scolaire et transport à destination.

Voici quelques statistiques sur nos services: nos navettes aéroportuaires transportent chaque année 3,8 millions de passagers et nos services de transit plus de 6 millions de passagers; nos autocars nolisés et de tourisme parcourent plus de 5,8 millions de kilomètres par an; nous transportons plus de 2,1 millions de passagers par an dans le cadre de nos contrats de transport d'employés industriels; nos autobus scolaires transportent 33 000 élèves chaque année, et nos autocars interurbains et de banlieue en transportent 300 000.

**M. Mark Hannah, directeur général, Pacific Western Transportation:** Nous modifions la perception des voyages en autocar au moyen de solutions novatrices axées sur les demandes et les expériences de nos clients, en nous engageant pleinement dans notre secteur et en offrant un produit attrayant au marché actuel tout en prospectant constamment de nouveaux marchés.

Nos véhicules sont confortables, pratiques, sûrs et fiables. Nous avons la plus grande flotte d'autocars entièrement accessibles du pays. Nous allons vous présenter en détail le contenu des divers services de Pacific Western.

**M. Colborne:** En 1979, après 70 jours d'audiences sur les transports publics, on nous a autorisés à lancer le service Red Arrow sur la ligne Calgary-Edmonton, qui est aujourd'hui reconnue comme étant incontestablement le meilleur service interurbain de toute l'Amérique du Nord.

Tous nos véhicules sont en configuration deux et un, avec un fauteuil séparé d'un côté et deux de l'autre. Notre tout dernier autocar, que vous voyez ici, coûte 650 000 \$. Les sièges sont entièrement en cuir. Les passagers peuvent réserver un siège particulier. Il y a un office à l'arrière de l'autocar où les voyageurs peuvent se servir en rafraîchissements. Tous nos fauteuils ont des prises pour ordinateur portable et il y a des télécopieurs à bord. Les voyageurs peuvent aussi regarder des films en utilisant des écouteurs personnels.

Nous sommes extrêmement fiers de notre service. Nous fonctionnons depuis 1979. Nous faisons constamment la promotion de ce service et nous sommes convaincus qu'il n'a pas son pareil dans toute l'Amérique du Nord.



**Mr. Hannah:** Pacific Western operates an exclusive motor coach link between Pearson International Airport and downtown Toronto. On a daily basis, we operate 42 trips each way, 365 days of the year. It is non-subsidized. We pay the airport authority for the privilege.

The existing capacity is 1.5 million passengers per year, and we have the ability to increase that by adding additional vehicles.

A coach corridor proposal was put to the government of the day dealing with the link between Pearson International Airport and downtown Toronto. Presently, Minister Collenette is calling for rail service on that link. We have countered with accepting that, although we say that it should be rubber-tired without rail.

We have "themed" motorcoaches to help create new riders, greater awareness and thus, increased revenues. The vehicle you see in the presentation material was done in connection with Mirvish Productions, and the interior and exterior of the coach are themed to *The Lion King*. This Toronto-Pearson "Airport Express" has increased revenues and ridership.

**Mr. Colborne:** Since 1963, we have been providing employee transportation contracts in the Fort McMurray, Alberta area. We currently transport the employees of Syncrude, Suncor and Albion Oil Sands, which is the Shell Group of Companies. We move 25,000 people to work each day, 365 days per year, using 255 highway motorcoaches. The information package before you indicates that our convoy covers well over 27,000 kilometres of highway. The operating conditions in that area are tough, but every day we transport people safely to work. We are extremely proud of that contract.

**Mr. Hannah:** Pacific Western serves airline and airport employees at Pearson International Airport. As well, retail-parking operations are serviced. In total, the service operates 24 hours per day, seven days per week and realizes more than 1,150 trips per day, carrying 10,000 passengers. This is carried out through the utilization of 17 vehicles and 49 drivers.

**Mr. Colborne:** We move 33,600 students with our student transportation services. In addition, we handle 3,400 special needs students, covering 19 million kilometres per year. We have locations in Calgary, Red Deer, Edmonton and Fort McMurray, Alberta, as well as in Fort Nelson, Maple Ridge and Chetwynd, British Columbia.

Our municipal transit service contracts have been operating in Prince George since the early 1960s, Whistler since 1992, Fort McMurray since the 1970s and Strathcona County since the 1980s. Richmond Hill, Ontario is our newest contract and it is three years old. We carry 6.2 million passengers per year.

**M. Hannah:** Nous assurons une liaison exclusive par autocar entre l'Aéroport international Pearson et le centre de Toronto. Chaque jour, nous faisons 42 voyages dans chaque sens, 365 jours par an. Nous ne sommes pas subventionnés. Nous payons les autorités aéroportuaires pour avoir ce privilège.

La capacité actuelle est de 1.5 million de passagers par an et nous pouvons l'augmenter encore en mettant en service des véhicules supplémentaires.

Nous avons proposé au gouvernement de l'époque d'aménager une voie réservée aux autocars pour assurer la liaison entre l'Aéroport international Pearson et le centre de Toronto. Le ministre Collenette voudrait maintenant que ce service soit assuré par une ligne ferroviaire. Nous avons répondu que nous acceptions cela, tout en étant convaincus qu'il faudrait en fait que cette liaison soit assurée par des véhicules sur pneumatiques et non une voie ferrée.

Nous avons des autocars «à thème» pour trouver une nouvelle clientèle, sensibiliser le public à nos produits et ainsi accroître nos revenus. Le véhicule que vous voyez dans notre documentation a été conçu en collaboration avec Mirvish Productions, et l'intérieur comme l'extérieur de l'autocar sont conçus sur le thème du *Roi Lion*. Nous avons un ainsi accru les recettes et la fréquentation de cet autobus express sur la ligne Toronto-Aéroport Pearson.

**M. Colborne:** Depuis 1963, nous avons des contrats de transport d'employés dans la région de Fort McMurray, en Alberta. Nous transportons actuellement les employés de Syncrude, de Suncor et d'Albion Oil Sands, c'est-à-dire le Groupe d'entreprises Shell. Nous emmenons 25 000 personnes au travail chaque jour, 365 jours par an, avec 255 autocars. Dans la documentation que vous avez sous les yeux, nous précisons que nous couvrons plus de 27 000 kilomètres de route. Les conditions dans cette région sont difficiles, mais chaque jour nous amenons ces personnes à leur lieu de travail en toute sécurité. Nous sommes extrêmement fiers de ce contrat.

**M. Hannah:** Pacific Western dessert les employés des lignes aériennes et de l'Aéroport international Pearson. Nous desservons aussi les aires de stationnement. En tout, notre service fonctionne 24 heures sur 24, sept jours par semaine et assure plus de 1 150 trajets par jour en transportant 10 000 passagers. Nous le faisons avec 17 véhicules et 49 chauffeurs.

**M. Colborne:** Nos services d'autocars scolaires transportent 33 600 élèves. En outre, nous transportons 3 400 élèves ayant des besoins spéciaux, et nous parcourons ainsi 19 millions de kilomètres par an. Nous sommes présents à Calgary, Red Deer, Edmonton et Fort McMurray, en Alberta, ainsi qu'à Fort Nelson, Maple Ridge et Chetwynd, en Colombie-Britannique.

Nous assurons un service municipal de transport à Prince George depuis le début des années 60, à Whistler depuis 1992, à Fort McMurray depuis les années 70 et dans Strathcona County depuis les années 80. Richmond Hill, en Ontario, est notre plus récent contrat et il remonte à trois ans. Nous transportons 6,2 millions de passagers par an.

**Mr. Hannah:** In the year 2000, travellers on package trips spent \$9.5 billion for transportation to destinations in Canada. Those trips usually entail motorcoach travel for all or some segments. Examples of this type of work are: touring, casinos, visiting friends and relatives, business meetings, events and conventions.

Directly, this business employs 169,000 Canadians. At Pacific Western Transportation, we travel 5.8 million kilometres per year to service to any point in North America in state-of-the-art coaches. While we believe branding is important, we also believe that our first responsibility lies in promoting the use of motorcoaches. As seen in the material we have provided, this client markets to student groups and educational tour groups. We use the exterior of the coach to appeal to that market segment.

We have extensive contracts with tour operators, educational institutes, sports teams, and leisure and corporate groups.

Pacific Western recognizes the potential for the meeting and convention business as it exists in Canada. Through that realization, we have developed a full-service destination management company to laterally integrate with our transportation entities. That organization delivers conference, meeting, event and incentive services. Those services include the provision of high-quality conference and event transportation. As a national destination management company, Pacific Western has been strategic in developing this brand separately, and our commitment has been immense. We currently have staff located in Britain to capture that particular market so that we are able to bring people from the U.K. to Canada as an incentive destination to reward their employees.

**Mr. Colborne:** It is easy to understand our views on economic regulation. We believe economic regulation is a product of the 1920s — a relic of the past. Economic regulation stifles innovation, adds cost to business operations and thwarts growth within the passenger transportation industry. Economic regulation runs against the grain of business and market principles in today's global economy. Economic regulation counters government direction and policy. Subsection 5(b) of the Canada Transportation Act states:

... competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services,

**Mr. Hannah:** Despite economic regulation, many Canadian communities have lost scheduled services that were unprofitable. The cross-subsidy economics principle has eroded over time with the granting of charter licences that are independent of scheduled

**M. Hannah:** Au cours de l'an 2000, les personnes effectuant des voyages à forfait ont dépensé 9.5 milliards de dollars pour leur transport vers des destinations canadiennes. Généralement, ces voyages se font en totalité ou en partie par autocar. On peut citer comme exemple de ce type de déplacements les excursions touristiques, la visite des casinos, les visites à des amis et à des parents, les voyages entrepris pour assister à des réunions, des manifestations et des congrès.

Cette activité emploie directement 169 000 Canadiens. À Pacific Western Transportation, nous effectuons 5.8 millions de kilomètres par an pour desservir toutes les destinations nord-américaines dans des autocars ultramodernes. Nous pensons que l'image de marque est importante, mais nous considérons également que c'est à nous qu'incombe la responsabilité de promouvoir l'utilisation de l'autocar. L'autobus que vous voyez dans le document que nous avons fourni cible des groupes d'étudiants et des groupes effectuant des voyages éducatifs. Nous nous servons de l'extérieur de l'autocar pour attirer ce segment du marché.

Nous avons des contrats importants avec des voyagistes, des établissements d'enseignement, des équipes sportives, des groupes de loisirs et des entreprises.

Comme nous nous sommes rendu compte du potentiel que représentaient les conférences et les congrès dans le contexte actuel au Canada, nous avons mis sur pied une entreprise de gestion à destination offrant un service complet afin d'assurer une intégration latérale avec nos sociétés de transport. Cette organisation s'occupe de conférences, de réunions, de diverses manifestations et de voyages de motivation. Ses services incluent un transport de haute qualité pour les conférences et les manifestations. À titre de société nationale de gestion de destination, Pacific Western a fait le choix stratégique de créer cette société séparément, et nous avons pris de très grands engagements. Nous avons actuellement des employés en Grande-Bretagne pour être présents sur ce marché particulier et proposer le Canada comme destination aux entreprises qui décident de récompenser leurs employés par un voyage de motivation.

**M. Colborne:** Notre point de vue sur la réglementation économique est facile à comprendre. Nous pensons que c'est un produit des années 20 — une relique du passé. La réglementation économique étouffe l'innovation, alourdit le coût des activités de l'entreprise et empêche la croissance dans l'industrie du transport-passagers. La réglementation économique va à l'encontre de la philosophie des entreprises et des principes du marché dans l'économie mondiale d'aujourd'hui. La réglementation économique va à l'encontre de l'orientation et de la politique gouvernementale. L'alinéa 5b) de la Loi sur les transports au Canada stipule que:

[...] la concurrence et les forces du marché soient les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces

**M. Hannah:** Malgré la réglementation économique, de nombreuses localités canadiennes ont perdu des services réguliers qui n'étaient pas rentables. Le principe économique de l'interfinancement s'est érodé avec le temps au fur et à mesure que



services. Government policy and legislation need to keep pace with changing demographics, economics, technology and travellers' preferences. Communities and markets will benefit from new, innovative and expanded services in a deregulated environment.

**The Chairman:** Thank you, gentlemen.

In examining the documentation submitted to this committee today, it is clear that the committee is faced with some contrasting opinions. While some reports produced by government institutions seem to indicate that the scheduled intercity bus industry is on a steady path of decline, other studies seem to indicate the opposite.

A key characteristic of a free market system is reliance on the profit mode as an incentive for people to contribute capital and human resources. What is your position on non-profitable routes? We have not heard your comments on remote and rural areas that need servicing.

**Mr. Colborne:** We truly believe, and we have seen cases of it in Canada where rural services are important, that the bottom line is: If there is a market, someone will provide the service. That service may utilize small shuttle vans or it may be a service run by the local school bus operator. Upon deregulating the intercity business, the major carriers will drop the rural routes. Yes, we believe that a shake-out will happen within the industry. However, we also believe that the market will respond, whether it be with the small van or with the local school bus operator, whose overhead would be less than one half that of a Laidlaw or a Greyhound size of company. If there is a market, someone will fill the need. If there is no market, there will be no service.

**The Chairman:** Do you believe there is a market in remote and rural areas?

**Mr. Colborne:** I believe that in certain rural areas there is a market and in other areas there is no market.

**The Chairman:** Most of the industry agreed that charter services could be deregulated. Do you agree with that?

**Mr. Hannah:** I agree, absolutely, but they cannot deregulate the charter services only. Economic deregulation has to occur in the scheduled segment sector and in the charter sector simultaneously.

**The Chairman:** How important is it in your view to have consistent regulation across the country?

**Mr. Hannah:** Currently, our industry is not healthy. Part of that came from the security blanket that we were surrounded by with regulation. To deregulate across the country would allow the

l'on a accordé des permis de transport nolisé indépendants des services réguliers. La politique et les lois gouvernementales doivent suivre l'évolution de la démographie, de l'économie, de la technologie et des préférences des voyageurs. Les nouveaux services novateurs et élargis qui pourront être offerts dans un environnement déréglementé seront dans l'intérêt des collectivités et des marchés.

**La présidente:** Merci, messieurs.

Quand on examine la documentation présentée aujourd'hui au comité, il est clair que le comité se trouve devant des opinions très contrastées. Tandis que certains rapports préparés par des institutions gouvernementales semblent indiquer que le secteur du transport interurbain régulier par autocar est en déclin, d'autres études semblent indiquer le contraire.

L'un des principes de base dans un système de marché libre veut que l'on compte sur les bénéfices pour inciter les gens à investir des capitaux et des ressources humaines. Quelle est votre position sur les trajets non rentables? Nous n'avons pas encore entendu votre point de vue sur le problème des régions rurales et éloignées qui ont besoin de services.

**M. Colborne:** Nous croyons sincèrement, et nous avons vu plusieurs cas au Canada où les services ruraux sont importants, que s'il y a un marché, quelqu'un va fournir le service. Ce service peut se faire avec des petites camionnettes ou être assuré par l'exploitant local d'autobus scolaires. Si l'on dérègle le transport interurbain, les principaux transporteurs abandonneront les routes rurales. Oui, il y aura sûrement des départs dans l'industrie mais nous croyons aussi que le marché réagira, que ce soit avec de petites fourgonnettes ou avec l'exploitant d'autobus scolaires local, dont les frais généraux seront inférieurs à la moitié de ceux d'une compagnie de la taille de Laidlaw ou de Greyhound. S'il y a un marché, quelqu'un viendra combler le besoin. S'il n'y a pas de marché, il n'y aura pas de service.

**La présidente:** Pensez-vous qu'il y ait un marché dans les régions rurales éloignées?

**M. Colborne:** Je pense que dans certaines régions rurales, il y a un marché et dans d'autres il n'y en a pas.

**La présidente:** La plupart des personnes de votre secteur reconnaissent que les services nolisés pourraient être déréglementés. Êtes-vous d'accord sur ce point?

**M. Hannah:** Je suis tout à fait d'accord, absolument, mais on ne peut pas déréglementer uniquement les services nolisés. La déréglementation économique doit se faire simultanément dans le secteur des voyageurs réguliers et dans celui du transport nolisé.

**La présidente:** D'après vous, dans quelle mesure est-il important d'avoir une réglementation uniforme dans l'ensemble du pays?

**M. Hannah:** À l'heure actuelle, notre secteur n'est pas en bonne santé. Cela est dû en partie au coussin de sécurité qui nous protégeait avec la réglementation. Si l'on dérègle dans

industry, hopefully, to tackle the issues with which we are faced. It is important that this occur equally.

**The Chairman:** What are your views on allowing greater competition into scheduled services? Is there room for more?

**Mr. Colborne:** Absolutely. The big problem in Canada today is that there is no competition. Why is there no marketing or innovative service? A bankrupt company is running our intercity scheduled services in Canada. They do not have the money, the marketing ability nor do they want to promote the service. That is why ridership is declining. They have no competition. It is a straight monopoly. People are refusing to ride on dirty buses that do not arrive on time.

**Senator Callbeck:** You mentioned that you operate in three provinces now and one of your visions is to provide the finest service in North America. What is your 5-year or 10-year plan?

**Mr. Hannah:** We very much want to come east. The problem is, to obtain our first licence we had a lawyer on our payroll for 100 days. We have to weigh whether the risk and reward is worth coming up with those dollars in order to enter the market, that is, stifling smaller, creative and regional carriers to enter scheduled service markets.

**Senator Callbeck:** You do not have any concrete plans at present; is that correct?

**Mr. Colborne:** As a company, we truly have a vision. Mr. Hannah runs our Ontario operation and he has a vision. I know where I want to take the overall company.

**Senator Callbeck:** Do you know whether you will press ahead? You mentioned having to get a lawyer on the payroll.

**Mr. Hannah:** It is very discouraging that we must spend all this money only to see if we can participate further in the market. As an example, to bring the Red Arrow service from Toronto to Ottawa or Toronto to Montreal, to spend a 100 days to try and get a licence and with transport board hearings, you basically lay your soul on the line, your business plans, and your financing. You must testify and lay out your information in front of your competitors. The process is not inspiring.

**Senator Callbeck:** If the industry were deregulated, where would you hope to be in 10 years?

**Mr. Hannah:** We would be a strong intercity player across Canada.

**Senator Callbeck:** Would that include the United States?

**Mr. Hannah:** Possibly.

**Senator LaPierre:** In Charlottetown?

**Senator Callbeck:** I hope so.

l'ensemble du pays, notre secteur d'activité devrait pouvoir, espérons-le, s'attaquer aux problèmes auxquels il est confronté. Il est important que la situation soit la même partout.

**La présidente:** Que pensez-vous de l'idée d'autoriser une concurrence accrue dans les services réguliers? Y a-t-il de la place pour cela?

**M. Colborne:** Absolument. Le principal problème au Canada actuellement c'est qu'il n'y a pas de concurrence. Pourquoi n'y a-t-il pas de commercialisation ou de service novateur? C'est une société en faillite qui exploite nos services interurbains réguliers au Canada. Elle n'a ni l'argent ni les ressources nécessaires du point de vue de la mise en marché pour faire la promotion du service, et d'ailleurs elle ne le veut pas. C'est pour cela que le nombre de passagers diminue. Il n'y a pas de concurrence. C'est un monopole. Les gens refusent de prendre des cars sales qui n'arrivent pas à l'heure.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que vous étiez maintenant actifs dans trois provinces et que vous aviez comme objectif de fournir le meilleur service en Amérique du Nord. Quel est votre plan sur cinq ou 10 ans?

**M. Hannah:** Nous voulons vraiment venir dans l'Est. Le problème, c'est que pour obtenir notre premier permis, nous avons dû engager un avocat pendant 100 jours. Nous devons peser le pour et le contre pour savoir si le risque et les résultats justifient que l'on dépense de telles sommes pour pénétrer le marché, c'est-à-dire étouffer des petits transporteurs régionaux et créatifs pour pénétrer le marché du service à horaire fixe.

**Le sénateur Callbeck:** Vous n'avez aucun plan concret pour l'instant, n'est-ce pas?

**M. Colborne:** En tant qu'entreprise, nous avons vraiment une vision. M. Hannah dirige nos opérations en Ontario et il a une vision. Je sais où je veux amener la compagnie dans son ensemble.

**Le sénateur Callbeck:** Savez-vous si vous continuerez sur cette lancée? Vous avez dit que vous aviez dû embaucher un avocat.

**M. Hannah:** C'est très décourageant de devoir dépenser tout cet argent uniquement pour voir si l'on peut pénétrer ce marché. Par exemple, pour amener le service Red Arrow de Toronto à Ottawa ou de Toronto à Montréal, il faut passer 100 jours à essayer d'obtenir un permis et avec les audiences de la Commission des transports, il faut littéralement se mettre à nu, présenter ses plans d'entreprise et son financement. On doit témoigner et étaler toutes ses informations devant ses concurrents. Le processus n'est pas très inspirant.

**Le sénateur Callbeck:** Si l'industrie était déréglementée, où souhaiteriez-vous être dans 10 ans?

**M. Hannah:** Nous serions l'un des grands joueurs en matière de transport interurbain au Canada.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce que ceci comprendrait les États-Unis?

**M. Hannah:** C'est possible.

**Le sénateur LaPierre:** À Charlottetown?

**Le sénateur Callbeck:** Je l'espère.



What is the cost of your service as compared to rail or air?

**Mr. Colborne:** The only intercity service we do operate is the Calgary-Red Deer-Edmonton-Fort McMurray corridor. Other than that, we are involved in municipal, school bus and charter tours. Are you talking about an intercity route?

**Senator Callbeck:** Yes.

**Mr. Colborne:** In the Alberta corridor, there is no VIA Rail service. The WestJet fares, if you can get them, are comparable to our fare structure. We are approximately \$4 more, one way, than Greyhound. WestJet would be the same as the scheduled bus.

Our company has been growing consecutively, month over month over the previous year. Our ridership on our coach service has never been higher.

**Senator Callbeck:** What is the answer for rural areas? You mentioned that deregulation would see the private sector step in. The former witness told us that the private sector did not step in in Florida or in England.

**Mr. Hannah:** Greyhound has built their company since 1930 in a monopolistic environment. Their labour unions are aware of that and their cost infrastructure is higher than more localized players. What may not be economical for them to operate may be economical for a smaller, localized carrier. There are examples in Uxbridge, Ontario, where transportation was being subsidized by GO Transit. They dropped the service and Trentway-Wager, a private enterprise, picked it up.

**Senator Callbeck:** I would think that would happen. In Prince Edward Island, the private sector has stepped in to cover, not 100 per cent of the service, but certainly much of it. Why did that not happen in Florida or Great Britain?

**Mr. Hannah:** Great Britain is not a good example to compare deregulation because of privatization. That brought a new parameter to the table. I cannot speak to the Florida situation. We spent a significant amount of time with American carriers, studying deregulation, because we were preparing for it in Ontario. We have seen some good companies get stronger and some bad companies fold.

**Senator Callbeck:** Do you think with deregulation there is a great future for the bus industry in Canada?

**Mr. Hannah:** The future does not seem to lie in the present system. Passenger statistics are on the decline. A couple of companies in the U.S. are in bankruptcy protection. It is not a healthy picture. Something must change. We need to create new markets, to go to the market in a different way and to take more risk with our creativity.

Quel est le coût de votre service par rapport au train ou à l'avion?

**M. Colborne:** Le seul service interurbain que nous ayons est celui du corridor Calgary-Red Deer-Edmonton-Fort McMurray. Autrement, nous nous occupons d'autobus scolaires et municipaux et de voyages organisés. Voulez-vous parler de service inter-villes?

**Le sénateur Callbeck:** Oui.

**M. Colborne:** Dans le corridor de l'Alberta, il n'y a pas de service VIA Rail. Les tarifs WestJet, si vous pouvez les avoir, sont comparables aux nôtres. Nous coûtons environ 4 \$ de plus, pour un aller, que Greyhound. WestJet coûterait la même chose que le bus régulier.

Notre compagnie n'a pas cessé de grandir chaque mois comparativement au mois correspondant de l'année précédente. Nous n'avons jamais eu autant de passagers dans nos autocars.

**Le sénateur Callbeck:** Quelle est la solution pour les régions rurales? Vous avez dit que la déréglementation allait ouvrir la porte au secteur privé. Or, le témoin précédent nous a dit que le secteur privé n'était pas entré sur le marché en Floride ou en Angleterre.

**M. Hannah:** Depuis 1930, la compagnie Greyhound s'est construite dans un environnement de monopole. Ses syndicats le savent et ses coûts sont plus élevés que ceux des entreprises locales. Un service qui peut ne pas être rentable pour la Greyhound peut l'être pour un petit transporteur ayant une orientation locale. Il y a des exemples à Uxbridge, en Ontario, où le transport a été subventionné par GO Transit. Ce service a été abandonné et il a été repris par une entreprise privée, Trentway-Wager.

**Le sénateur Callbeck:** Je pense que c'est ce qui se produirait. À l'Île-du-Prince-Édouard, le secteur privé a pris le relais pour assurer non pas 100 p. 100 du service mais en tout cas une grande partie. Pourquoi cela ne s'est-il pas fait en Floride ou en Grande-Bretagne?

**M. Hannah:** La Grande-Bretagne n'est pas un bon exemple pour comparer la déréglementation à cause de la privatisation. Ceci a introduit un nouveau paramètre. Je ne peux pas vous parler de la situation de la Floride. Nous avons passé beaucoup de temps avec les transporteurs américains à étudier la déréglementation, parce que nous nous préparions à cela en Ontario. Nous avons vu de bonnes entreprises devenir plus fortes et des mauvaises disparaître.

**Le sénateur Callbeck:** Pensez-vous qu'avec la déréglementation il y ait un avenir prometteur pour le secteur des autocars au Canada?

**M. Hannah:** L'avenir ne semble pas se trouver dans le système actuel. Le nombre de passagers diminue. Quelques compagnies se sont mises sous la protection des lois de la faillite aux États-Unis. Ce n'est pas une situation saine. Quelque chose doit changer. Nous devons créer de nouveaux marchés, aborder les marchés d'une façon différente et prendre plus de risques au plan de la créativité.

**Senator Callbeck:** You mentioned that you spend time and money marketing. That is something that the bus service does not do around this area or my own area. Do you market your product in the newspaper or on television?

**Mr. Hannah:** We are becoming involved with theme coaches, going specifically to markets and using direct-mail campaigns. In fact, we have staff on our payroll who live in Britain. They knock on doors, look at specific market segments and figure out how we can penetrate those segments. In the old days, marketing promotion would consist of putting an ad in the Yellow Pages. That does not cut it today.

**Mr. Colborne:** Our Red Arrow intercity service uses radio ads, TV ads and billboards. We put ads in student handbooks. We have posters in the seniors' centres and we have mail-outs.

**Senator Callbeck:** What percentage of your revenue do you devote to promotion?

**Mr. Colborne:** On the Red Arrow, our intercity service, the figure is 4 per cent.

**Senator Atkins:** Are you profitable?

**Mr. Hannah:** Yes.

**Mr. Colborne:** Absolutely.

**Senator Atkins:** What percentage of your profits would you put back into equipment?

**Mr. Colborne:** Virtually every single dollar that we make goes back into the company. As a company, we have been growing. In the last five years, we have increased our top-line revenues by well over 50 per cent. Our industry is very capital intensive. A new coach costs \$650,000. As a result, we are constantly buying new equipment and rolling stock and improving our facilities.

Part of our whole philosophy of doing business is that, as owners of the company, we want to be proud of the business we operate. As a result, we do take less profit out of the company because we want to be proud of the presentation of the people, our equipment and facilities. That is a big part of our operation in Ontario. Our drivers of the airport express are the finest in the industry. They are well dressed. Our equipment is spotless. That is important to us.

**Senator Atkins:** Did you hear some of my questions during the previous presentation?

**Mr. Colborne:** Yes.

**Senator Atkins:** Is it true that if the equipment is top quality and spotless, anyone who gets in your bus will not put gum on the seats and cause a lot of the deterioration that is over and above normal wear and tear?

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que vous consacriez du temps et de l'argent à la commercialisation. C'est quelque chose que l'on ne fait pas ici ni dans ma région. Annoncez-vous votre produit dans les journaux ou à la télévision?

**M. Hannah:** Nous commençons à avoir des autocars à thème, pour aller directement vers les marchés et nous faisons des campagnes d'envoi direct. En fait, nous avons des employés qui vivent en Grande-Bretagne. Ils vont frapper aux portes, étudient des segments de marché particuliers et cherchent à trouver une façon de les pénétrer. Autrefois, il suffisait pour faire de la promotion de mettre une annonce dans les pages jaunes. Cela ne fonctionne plus aujourd'hui.

**M. Colborne:** Pour notre service inter-villes Red Arrow, nous avons des annonces à la radio, à la télévision, et sur des panneaux d'affichage. Nous faisons des annonces dans les guides des étudiants. Nous avons des affiches dans les centres pour personnes âgées et nous faisons des envois postaux.

**Le sénateur Callbeck:** Quel pourcentage de vos recettes consacrez-vous à la promotion?

**M. Colborne:** Pour le Red Arrow, notre service interurbain, le chiffre est de 4 p. 100.

**Le sénateur Atkins:** Êtes-vous rentables?

**M. Hannah:** Oui.

**M. Colborne:** Absolument.

**Le sénateur Atkins:** Quel pourcentage de vos bénéfices réinvestiriez-vous dans votre matériel?

**M. Colborne:** Pratiquement chaque dollar que nous gagnons est réinvesti dans la société. Elle a pris beaucoup d'importance. Au cours des cinq dernières années, nous avons augmenté nos recettes d'encaisse de nettement plus de 50 p. 100. Notre industrie exige beaucoup de capital. Un nouvel autocar coûte 650 000 \$. Par conséquent, nous sommes sans cesse en train d'acheter de l'équipement neuf et du matériel roulant et d'améliorer nos installations.

Nous tenons en tant que propriétaires de la compagnie à être fiers de notre entreprise. Cela fait partie de notre philosophie générale. De ce fait, nous prélevons moins de bénéfices dans notre entreprise parce que nous voulons être fiers de la présentation de nos employés, de notre matériel et de nos installations. C'est un élément important de nos opérations en Ontario. Les conducteurs du service express à l'aéroport sont les meilleurs du secteur. Ils sont bien habillés. Notre matériel est impeccable. C'est important pour nous.

**Le sénateur Atkins:** Avez-vous entendu certaines de mes questions pendant l'exposé précédent?

**M. Colborne:** Oui.

**Le sénateur Atkins:** Est-il vrai que si l'équipement est de la meilleure qualité qui soit et immaculé, les personnes qui prennent votre autobus ne mettront pas de gomme sur les sièges et ne causeront pas de détérioration en dehors de l'usure normale?



**Mr. Hannah:** That is a very good question. You have to look at what market segment you are pursuing. We do not have any gum on our seats, but we do a lot of charter work with educational groups or student groups. That is to be expected. We buy these motor coaches to use them. If that happens, you simply fix the problem. You clean the bus. You stay on top of it. You have your entire staff committed to it, whether it is drivers, mechanics, cleaners, managers or dispatchers. You have to be committed.

**Senator Atkins:** Mr. Hannah, if you were to take over the run from Toronto to Hamilton, what would you do?

**Mr. Hannah:** Are you asking what we would do as a company?

**Senator Atkins:** Yes.

**Mr. Hannah:** The first thing I would do is ensure there was no government-subsidized competitors, such as GO transit. We consider the market. Obviously many business people come into the city of Toronto. You have to do a market survey to find out if they want a one-seater, a two-seater, or an executive-style coach. You must determine if your primary focus is price. You must determine the product that the market wants to buy. You have to go to the market and let them tell you what they want.

**Senator Atkins:** Would configuration have something to do with it? The GO train goes to a GO train station, but a bus goes into town, and that may suit a businessman who lives in Oakville.

**Mr. Hannah:** As a further point, we may not stop at the bus terminal because that particular market segment may not want to stop there. They might want to stop at First Canadian Place where their offices are. We must appeal to them and be convenient for them. We have to get them out of their cars.

**Senator Atkins:** If you are to be successful, you must adjust to the contemporary market and environment.

**Mr. Hannah:** Absolutely, the client demands.

**Senator Atkins:** I congratulate you on what you are doing. I think it is incredible.

**Mr. Hannah:** Thank you.

**Senator LaPierre:** Do you operate an intercity route in British Columbia like you do between Calgary and Edmonton?

**Mr. Colborne:** The industry is regulated in B.C. In fact, the intercity business is regulated right across Canada. There is some misunderstanding in the background paper that suggests that Alberta, Ontario and some provinces on the East Coast are deregulated. They might be in the charter end, but if we wanted to compete with Greyhound and expand our Red Arrow service or do something in B.C., we could not. We would not be allowed to

**M. Hannah:** C'est une excellente question. Il faut savoir quel est le segment du marché que l'on recherche. Il n'y a pas de gomme à mâcher sur nos sièges, mais nous faisons beaucoup de voyages nolisés avec des groupes d'étudiants ou des personnes faisant des voyages éducatifs. Il faut s'y attendre. Nous achetons ces autocars pour les utiliser. Si cela se produit, il suffit de régler le problème. On nettoie l'autobus. On intervient à temps. Tout le personnel y veille, que ce soit les chauffeurs, les mécaniciens, les nettoyeurs, les gestionnaires ou les répartiteurs. Il faut que la volonté soit là.

**Le sénateur Atkins:** Monsieur Hannah, si vous deviez reprendre la ligne Toronto-Hamilton, que feriez-vous?

**M. Hannah:** Vous voulez savoir ce que ferait la société?

**Le sénateur Atkins:** Oui.

**M. Hannah:** Je commencerais par m'assurer qu'il n'y a pas de concurrents subventionnés par le gouvernement, comme GO Transit. Nous examinons le marché. Il est clair que beaucoup de gens d'affaires vont à Toronto. Il faut faire une étude de marché pour savoir s'ils veulent des sièges séparés, des sièges placés deux par deux, ou un car de luxe. Il faut savoir si l'on veut se concentrer avant tout sur le prix, savoir quel produit le marché veut acheter. Il faut aller demander à la clientèle ce qu'elle veut avoir.

**Le sénateur Atkins:** Est-ce que la configuration a un rôle à jouer? Le train GO s'arrête à la gare GO, alors que l'autocar va au centre-ville, et c'est quelque chose qui peut être pratique pour un homme d'affaires qui vit à Oakville.

**M. Hannah:** En plus, nous ne sommes pas obligés de nous arrêter à la gare routière car cette tranche particulière de clientèle n'a pas nécessairement envie de s'arrêter là. Ce sont des gens qui veulent peut-être s'arrêter à First Canadian Place, là où se trouvent leurs bureaux. Il faut leur proposer quelque chose d'attrayant, quelque chose de pratique pour eux. Il faut les convaincre de ne pas prendre leur voiture.

**Le sénateur Atkins:** Pour réussir, vous devez vous adapter au marché et au contexte contemporains.

**M. Hannah:** Absolument, c'est le client qui commande.

**Le sénateur Atkins:** Je vous félicite pour ce que vous faites. Je trouve que c'est fantastique.

**M. Hannah:** Merci.

**Le sénateur LaPierre:** Avez-vous une ligne interurbaine en Colombie-Britannique comme vous en avez une entre Calgary et Edmonton?

**M. Colborne:** Notre secteur est réglementé en Colombie-Britannique. En fait, les transports interurbains sont réglementés partout au Canada. Le document d'information donne à tort l'impression que l'Alberta, l'Ontario et certaines provinces de la côte Est sont déréglementées. C'est peut-être vrai pour les autocars nolisés, mais si nous voulions concurrencer Greyhound et étendre notre service Red Arrow ou faire quelque

do that. We would have to go through the public hearing process.

**Senator LaPierre:** You do not operate east of Alberta except through your specialized services.

**Mr. Colborne:** That is correct. We have regional operations, but not in between, nor would we do that even if it were open to us to do that. As a company, we believe that in markets 230 miles and longer, the airlines will make the bus operators uneconomical and ineffective. As an intercity motorcoach carrier, we believe that we can compete most successfully in the corridors where the distance is 220 miles and under.

**Senator LaPierre:** I still think that you could compete with GO Transit. I think they are the most uncomfortable vehicles ever built. I know that the people in Oakville have lots of money and that they would enjoy travelling in your beautiful buses.

**Mr. Hannah:** We think there is a market there.

**Senator LaPierre:** You believe that, despite the subsidies GO Transit may get.

**Mr. Hannah:** Again, we would have to look for a different market, a different value offering which brings about different clientele.

**Senator LaPierre:** Surely total deregulation is not possible. There would have to be regulations governing licences and the condition of your buses. The public must be protected.

I did a lot of work in television. When we created the violence code, the government and all the people knew exactly what was needed, but the regulations were the responsibility of the broadcaster before the CRTC. Would the system be easier for you if you had a self-regulatory process within a charter of some sort?

**Mr. Hannah:** First, we do advocate economic deregulation. We believe that safety can never be toyed with. We cannot allow van operators to come in and compete, or individuals who do not maintain a rigorous standard of vehicle maintenance and driver training and full compliance. I think that the best system is some sort of periodic facility audit to ensure that operators are in full compliance on the issue of safety.

**Senator LaPierre:** What does economic deregulation consist of, sir?

**Mr. Hannah:** The actual licensing, going before a public tribunal and proving that there is a public need and convenience for the service.

**Senator LaPierre:** Toronto cannot allow some western cowboys to come in and run its intercity buses without at least knowing who they are.

chose en Colombie-Britannique, nous ne le pourrions pas. On ne nous autoriserait pas à le faire. Nous devrions passer par tout un processus d'audiences publiques.

**Le sénateur LaPierre:** Vous n'avez pas d'activités en dehors de l'Alberta, à l'exception de vos services spécialisés.

**M. Colborne:** C'est exact. Nous avons des activités au niveau régional, mais pas de liaisons d'une région à l'autre, et nous ne le ferions pas même si on nous y autorisait. Nous estimons que pour les tronçons de plus de 230 milles, les autocars ne sont pas rentables ni efficaces face à l'avion. Nous estimons qu'une entreprise de transport urbain par autocar est la plus compétitive sur des trajets inférieurs à 220 milles.

**Le sénateur LaPierre:** Je pense tout de même que vous pourriez concurrencer GO Transit. Je crois qu'ils ont les véhicules les plus inconfortables qui puissent exister. Je sais que les gens d'Oakville ont beaucoup d'argent et qu'ils seraient très heureux de voyager à bord de vos superbes autocars.

**M. Hannah:** Nous sommes convaincus qu'il y a effectivement un marché là.

**Le sénateur LaPierre:** Vous le pensez, malgré les subventions dont bénéficie GO Transit.

**M. Hannah:** Là encore, nous devrions viser un marché différent, proposer une autre catégorie de produits qui attirerait une clientèle différente.

**Le sénateur LaPierre:** Il est certain qu'il n'est pas possible de déréglementer complètement. Il faudrait conserver la réglementation concernant les permis et l'état de vos autocars. Il faut protéger le public.

J'ai beaucoup travaillé à la télévision. Quand nous avons créé le code sur la violence, le gouvernement et tout le monde savait exactement de quoi on avait besoin, mais on a laissé les radiodiffuseurs assumer la responsabilité de leur réglementation auprès du CRTC. Les choses seraient-elles plus faciles pour vous si vous pouviez vous autoréglementer dans le cadre d'une charte quelconque?

**M. Hannah:** Premièrement, nous recommandons une déréglementation économique. Pour nous, il n'est pas question de jouer avec la sécurité. On ne peut pas laisser des exploitants de fourgonnettes ou des personnes qui ne respectent pas des normes rigoureuses d'entretien des véhicules, de formation des chauffeurs et de respect de toutes les dispositions venir concurrencer les autres entreprises. Je pense que le meilleur système serait une forme de vérification régulière des installations pour s'assurer que les entreprises respectent parfaitement les normes de sécurité.

**Le sénateur LaPierre:** Qu'entendez-vous par déréglementation économique?

**M. Hannah:** L'octroi de la licence, le fait de prouver dans un tribunal public qu'il y a un besoin public et que c'est un service d'utilité publique.

**Le sénateur LaPierre:** Toronto ne peut pas laisser des cow-boys de l'Ouest débarquer avec leurs autocars interurbains sans savoir au moins de qui il s'agit.



**Mr. Hannah:** It has happened. That is how Pacific Western came to Toronto. It involved the purchase of a licence. It was a very expensive purchase.

**Senator LaPierre:** You want economic deregulation and you want to be able to enter the market wherever you choose; is that right?

**Mr. Colborne:** That is right.

**Senator LaPierre:** You do not want to go through a lengthy and expensive process. You would have to go before the board and guarantee that you would do certain things.

**Mr. Hannah:** That would only relate to safety.

**Senator Biron:** Do you serve any rural areas or small towns?

**Mr. Colborne:** Yes, we do. We provide many commuter-type services such as from Okotoks to Calgary and Cochrane to Calgary. Where we have seen a market demand within the region in which we operate, we have operated a commuter-type service from the rural community to the city.

**Senator Biron:** It is more of a commuter service rather than between small areas such as Gaspé to Rimouski?

**Mr. Colborne:** That is right.

**Senator Biron:** Would it cost too much for any bus service to provide that service?

**Mr. Colborne:** It is not necessarily the cost factor that is the issue; it is the lack of revenue from those communities.

**Senator Biron:** Do you think the government should subsidize rural areas?

**Mr. Colborne:** No, we do not. We truly believe in the free market system. In a rural community, there may be a taxicab operator and a person who operates a vehicle repair shop. There are many different businesses in rural communities and, where there is a market, someone will provide the service.

**The Chairman:** Are there any issues in your industry with respect to vehicle weights and dimensions with these very large and heavy coaches? Are highways departments concerned?

**Mr. Hannah:** British Columbia had a blitz approximately three years ago when they pulled vehicles off the road, weighed them and checked axle weights. However, that is the only jurisdiction of which I am personally aware in North America that did that.

**Senator Callbeck:** Did you say that, as far as scheduled bus service is concerned, all provinces are still regulated?

**Mr. Colborne:** That is correct.

**Senator Callbeck:** When you say that some provinces are deregulated, is that for charter services?

**M. Hannah:** C'est arrivé. C'est comme cela que Pacific Western est arrivé à Toronto. Ils ont acheté une licence, qui coûtait très cher.

**Le sénateur LaPierre:** Vous souhaitez une déréglementation économique et vous voulez pouvoir vous positionner sur le marché partout où vous le souhaitez, c'est bien cela?

**M. Colborne:** C'est exact.

**Le sénateur LaPierre:** Vous ne voulez pas être obligés de passer par toute une procédure longue et coûteuse. Vous voudriez pouvoir aller donner à la Commission la garantie que vous allez faire certaines choses.

**M. Hannah:** Il s'agirait uniquement de sécurité.

**Le sénateur Biron:** Est-ce que vous desservez des zones rurales ou de petites villes?

**M. Colborne:** Oui. Nous assurons de nombreux services qui sont plus ou moins des services de banlieue, par exemple entre Okotoks et Calgary ou Cochrane et Calgary. Lorsque nous avons constaté qu'il y avait une demande dans la région que nous desservons, nous avons mis sur pied ce genre de service de banlieue entre la collectivité rurale et la ville.

**Le sénateur Biron:** C'est plutôt un service de banlieue qu'une liaison entre petites localités comme Gaspé et Rimouski?

**M. Colborne:** En effet.

**Le sénateur Biron:** Est-ce que cela coûterait trop cher de fournir ce service par autocar?

**M. Colborne:** Ce n'est pas nécessairement le facteur coût qui pose problème; c'est simplement que ces localités ne rapportent pas.

**Le sénateur Biron:** Vous pensez que le gouvernement devrait subventionner les zones rurales?

**M. Colborne:** Non. Nous croyons sincèrement aux forces du libre marché. Dans une collectivité rurale, il peut très bien y avoir un service de taxi et un mécanicien. Il y a toutes sortes d'entreprises dans les collectivités rurales et du moment qu'il y a un marché, il y a quelqu'un pour assurer le service.

**La présidente:** Avez-vous des problèmes à cause du poids et des dimensions de ces très gros autocars? Les ministères de la Voirie ont-ils des inquiétudes?

**M. Hannah:** La Colombie-Britannique a mené une opération éclair il y a trois ans: on obligeait les véhicules à s'arrêter sur le bord de la route pour les peser et contrôler le poids sur chaque essieu. Mais à ma connaissance, c'est le seul endroit d'Amérique du Nord où l'on ait fait cela.

**Le sénateur Callbeck:** Je crois que vous avez dit que toutes les provinces étaient toujours réglementées pour ce qui est des services d'autocars réguliers?

**M. Colborne:** C'est exact.

**Le sénateur Callbeck:** Alors, quand vous parlez de déréglementation dans certaines provinces, vous parlez des services nolisés?

**Mr. Colborne:** That is charter only.

**Senator Callbeck:** Does that mean a chartered vehicle can go into that province without applying to any authority?

**Mr. Colborne:** There is an administrative process you must go through to get a licence. Basically, you must prove that you have a facility, a maintenance program and some equipment registered to your company. It is an administrative process rather than a public hearing process whereby you must prove public need and convenience.

**Senator Callbeck:** I thought they were deregulated across the board.

**Mr. Colborne:** No, although the background paper does suggest that if you read between the lines. That is not true.

**Senator Atkins:** Is your company unionized?

**Mr. Colborne:** Yes. We have six different unions in our company.

**Senator Atkins:** Therefore, am I correct in saying that you are competing with other unionized transportation organizations?

**Mr. Colborne:** Yes, but we have many advantages because our people are truly part of our team and we work well with our unions. As a result, we are more responsive to our customers and do a better job, which is to our advantage.

**The Chairman:** Mr. Colborne and Mr. Hannah, thank you very much for appearing before our committee.

The committee adjourned.

**M. Colborne:** Uniquement cela.

**Le sénateur Callbeck:** Ça veut dire qu'on peut faire rouler un véhicule nolisé dans la province en question sans faire la moindre demande aux autorités?

**M. Colborne:** Il faut suivre une certaine procédure administrative pour obtenir une licence. En gros, on doit prouver qu'on a des locaux, un programme d'entretien et du matériel au nom de la compagnie. Vous devez montrer dans le cadre d'une procédure administrative plutôt que d'une procédure d'audience publique qu'il y a un besoin dans le public et que vous proposez un service d'utilité publique.

**Le sénateur Callbeck:** Je croyais que la déréglementation était totale.

**M. Colborne:** Non, bien que ce soit ce que laisse entendre le document d'information. En fait, ce n'est pas exact.

**Le sénateur Atkins:** Vos employés sont-ils syndiqués?

**M. Colborne:** Oui. Nous avons six syndicats.

**Le sénateur Atkins:** Ai-je donc raison d'en conclure que vous concurrencez d'autres organisations de transport syndiquées?

**M. Colborne:** Oui, mais nous sommes très avantagés parce que nos employés font vraiment partie d'une équipe et que nous avons une bonne collaboration avec nos syndicats. Nous répondons donc mieux aux attentes de nos clients et nous faisons un meilleur travail, ce qui est tout à notre avantage.

**La présidente:** Monsieur Colborne et monsieur Hannah, merci beaucoup d'être venus comparaître à notre comité.

La séance est levée.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada – Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

#### WITNESSES

**Monday, February 11, 2002:**

*Officials from Transport Canada:*

- Mr. Émile Di Sanza, Director, Motor Carrier Policy;
- Ms Guylaine Roy, Director General, Surface Transportation Policy;
- Mr. Brian Orrbine, Senior Policy Advisor, Road Safety Programs.

*From Statistics Canada:*

- Mr. Douglas A. Norris, Director General, Census and Demographic Statistics Branch;
- Mr. Gord Baldwin, Director, Transportation Division.

**Tuesday, February 12, 2002:**

*From Transport 2000:*

- Mr. Harry Gow, President.

*From Pacific Western Transportation:*

- Mr. Michael J. Colborne, Chief Operating Officer;
- Mr. Mark Hannah, General Manager.

#### TÉMOINS

**Le lundi 11 février 2002:**

*Haut-fonctionnaires de Transports Canada:*

- M. Émile Di Sanza, directeur, Politiques transport routier;
- Mme Guylaine Roy, directrice générale, Politiques de transport terrestre;
- M. Brian Orrbine, conseiller principal en politiques, Programmes de sécurité routière.

*De Statistique Canada:*

- M. Douglas A. Norris, directeur général, Direction de la statistique démographique et du recensement;
- M. Gord Baldwin, directeur, Division des transports.

**Le mardi 12 février 2002:**

*De Transport 2000:*

- M. Harry Gow, président.

*De «Pacific Western Transportation»:*

- M. Michael J. Colborne, directeur de l'exploitation;
- M. Mark Hannah, directeur général.

CA1  
YC19  
-T83



Gouvernement  
Publications

First Session  
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

Première session de la  
trente-septième législature, 2001-2002

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Wednesday, February 20, 2002

Le mercredi 20 février 2002

Issue No. 22

Fascicule n° 22

**Third and fourth meetings on:**  
The examination of issues facing the  
intercity busing industry

**Troisième et quatrième réunions concernant:**  
L'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du  
transport interurbain par autocar

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)





## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*  
and

The Honourable Senators:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs, P.C.	LaPierre
(or Robichaud, P.C.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Spivak was substituted for that of the Honourable Senator Atkins (*February 18, 2002*).

The name of the Honourable Senator Forrestall was substituted for that of the Honourable Senator Spivak (*February 20, 2002*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable Donald H. Oliver  
et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs, c.p.	LaPierre
(or Robichaud, c.p.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement du Sénat, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Spivak est substitué à celui de l'honorable sénateur Atkins (*le 18 février 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Forrestall est substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak (*le 20 février 2002*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

MONTREAL, Wednesday, February 20, 2002  
(34)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:15 a.m., in Montreal, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Oliver and Phalen (7).

*In attendance:* Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity busing industry (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference*).

**WITNESSES:**

*From Intercar:*

Hugo Gilbert, Director General;

Romain Girard, Executive Vice-President, Quebec Bus Owners Association.

*From Kéroul:*

André Leclerc, Director General;

Johanne St-Martin, Transport-Development Assistant.

The witnesses from Intercar and from Kéroul made a presentation and answered questions.

At 11:07 a.m., the committee suspended.

At 11:15 a.m., the committee resumed.

*From Solidarité rurale du Québec:*

Jean-Pierre Fournier, member of the executive;

Anne-Marie Rainville, Director of Public Affairs.

The witnesses from Solidarité rurale du Québec made a presentation and answered questions.

Kéroul, Solidarité rurale du Québec and Intercar submitted a brief.

At 12:10 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

**ATTEST:**

---

**PROCÈS-VERBAUX**

MONTREAL, le mercredi 20 février 2002  
(34)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 15, à Montréal, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Oliver et Phalen (7).

*Également présents:* Joseph Dion, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'examen des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar (*voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002*).

**TÉMOINS:**

*D'Intercar:*

Hugo Gilbert, directeur général;

Romain Girard, vice-président exécutif, Association des propriétaires d'autobus du Québec.

*De Kéroul:*

André Leclerc, directeur général;

Johanne St-Martin, adjointe au développement-transport.

Les témoins d'Intercar et de Kéroul font une déclaration et répondent aux questions.

À 11 h 07, le comité suspend ses travaux.

À 11 h 15, le comité reprend ses travaux.

*De la Solidarité rurale du Québec:*

Jean-Pierre Fournier, membre de l'exécutif;

Anne-Marie Rainville, directrice des affaires publiques.

Les témoins de la Solidarité rurale du Québec font une déclaration et répondent aux questions.

Les organismes Kéroul, Solidarité rurale du Québec et Intercar présentent un mémoire.

À 12 h 10, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ**

---



MONTREAL, Wednesday, February 20, 2002  
(35)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:09 p.m., in Montreal, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Oliver and Phalen (7).

*In attendance:* Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity busing industry (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference*).

#### WITNESSES:

*From Transport 2000 Québec:*

Normand Parisien, Director, Coordinator;

Richard Beaulieu, Researcher, Transportation Economics.

*From the Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue:*

André Brunet, Member of the Executive Council;

Martine Rioux, Development Officer.

*From the Quebec Bus Owners Association:*

Romain Girard, Executive Vice-President.

*From Motor Coach Canada Inc.:*

Roger Gervais, President.

*From the Canadian Bus Association:*

Sylvain Langis, President.

*From the Ontario Motor Coach Association:*

Brian Crow, President.

It was agreed — That the following budget application for legislation be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

#### SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Special Services	\$ 37,300
Transportation and Communications	\$ 31,900
Other Expenditures	\$ 700
<b>Total</b>	<b>\$ 69,900</b>

MONTREAL, le mercredi 20 février 2002  
(35)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 09 à Montréal sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Oliver et Phalen (7).

*Sont présents:* Joseph Dion, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Sont également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'examen des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar (*le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002*).

#### TÉMOINS:

*De Transport 2000 Québec:*

Normand Parisien, directeur coordonnateur;

Richard Beaulieu, chercheur en économie des transports.

*Du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue:*

André Brunet, membre du Conseil exécutif;

Martine Rioux, agente de développement.

*De l'Association des propriétaires d'autobus du Québec:*

Romain Girard, vice-président exécutif.

*De Motor Coach Canada inc.:*

Roger Gervais, président.

*De l'Association canadienne de l'autobus:*

Sylvain Langis, président.

*De l'Ontario Motor Coach Association:*

Brian Crow, président.

Il est convenu — Que la demande de budget suivante relative à l'examen de la loi est approuvée aux fins de présentation au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration:

#### SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et spéciaux	37 300 \$
Transport et communications	31 900 \$
Autres dépenses	700 \$
<b>Total</b>	<b>69 900 \$</b>

It was agreed — That the following budget application for its Special Study be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

#### SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Special Services	\$ 16,200
Transportation and Communications	\$ 52,525
Other Expenditures	\$ 2,000
<b>Total</b>	<b>\$ 70,725</b>

The witnesses from Transport 2000 Quebec and Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue made a presentation and answered questions.

At 2:25, the committee suspended.

At 2:35, the committee resumed.

The witnesses from the Quebec Bus Owners Association, Motor Coach Canada, the Canadian Bus Association and the Ontario Motor Coach Association made a presentation and answered questions.

The Canadian Bus Association, Motor Coach Canada, the Ontario Motor Coach Association, the Quebec Bus Owners Association and the Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue submitted a brief.

At 3:50 p.m., It was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

Il est convenu — Que la demande de budget suivante relative à l'étude spéciale est approuvée aux fins de présentation au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration:

#### SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et spéciaux	16 200 \$
Transport et communications	52 525 \$
Autres dépenses	2 000 \$
<b>Total</b>	<b>70 725 \$</b>

Les témoins de Transport 2000 Québec et du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue font une présentation et répondent aux questions.

À 14 h 25, la séance est suspendue.

À 14 h 35, la séance reprend.

Les témoins de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, de Motor Coach Canada, de l'Association canadienne de l'autobus et de Ontario Motor Coach Association font une présentation et répondent aux questions.

L'Association canadienne de l'autobus, Motor Coach Canada, l'Ontario Motor Coach Association, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec et le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue remettent un mémoire.

À 15 h 50, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*



## EVIDENCE

MONTREAL, Wednesday, February 20, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:15 a.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

**The Chairman:** The Standing Senate Committee on Transport and Communications is meeting this morning in Montreal. We are examining issues facing the intercity busing industry. I would like to welcome the witnesses, observers and committee members who are present at these public hearings. I am particularly pleased to be chairing these public hearings in the province that I represent in the Senate.

Montreal is an important city. This is the second largest city in the country and, historically, the transportation hub of Canada and therefore the ideal place for examining both the evolution of transportation and changes the State and the private sector can make in order to meet new and changing needs.

The Transport Minister, Mr. Collenette, asked our committee to undertake this study. We began our hearings last week, in Ottawa. Tomorrow we will be hearing witnesses in Halifax and then we will go to Vancouver, Calgary and Toronto next month. We will be reporting the findings of our study to the Senate by the end of 2002.

Our research is already underway and we have also benefited from the work done by many committees, from studies undertaken by the federal government and several provinces as well as from reports produced by other countries. However, it is important that we hear what the public wants to tell us and this why we are here today.

People investigating the transportation sector at times get sidetracked by a carrier's operational or even equipment problems or focus on the advantages of various regulations before really understanding what it is that transportation users really want.

In our opinion, our primary mandate is to understand the wishes, the needs of bus users and what economists call "the demand." After all, providing good service to the users is what carriers are all about. Once the demand has been well understood, we feel that it will be much easier to design the required services and to regulate the sector appropriately, if needed.

## TÉMOIGNAGES

MONTRÉAL, le mercredi 20 février 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 15 pour étudier les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente:** Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce matin à Montréal. Nous faisons l'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. Je tiens à souhaiter la bienvenue aux témoins, aux observateurs et aux membres du comité qui sont présents à ces audiences publiques. Je suis particulièrement heureuse de présider ces audiences publiques dans la province que je représente au Sénat.

Montréal est une ville importante. On dit que c'est la deuxième plus grande ville du pays et la plaque tournante historiquement du transport au Canada, et donc l'endroit idéal pour considérer à la fois l'évolution du contexte du transport et les changements que l'État et le secteur privé peuvent apporter, afin de répondre à des besoins nouveaux et changeants.

On sait que le ministre des transports, M. Collenette, a demandé à notre comité d'entreprendre cette étude. Nous avons commencé nos audiences la semaine dernière, à Ottawa. Demain, nous entendrons des témoins à Halifax. Et nous irons à Vancouver, Calgary et Toronto le mois prochain. Nous déposerons les résultats de notre étude devant le Sénat avant la fin de 2002.

Nous avons déjà entamé nos recherches et nous avons aussi tiré profit des travaux de nombreuses commissions, des études qui sont réalisées par le gouvernement fédéral, des études sur le sujet faites par un bon nombre de provinces, ainsi que des rapports qui ont été produits à l'étranger. Cependant, il est essentiel que nous entendions ce que le public souhaite nous dire, et voilà pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

Il arrive, lors des études sur les transports, que ceux qui font enquête se laissent prendre par des problèmes opérationnels et même par des questions d'équipement d'un transporteur ou bien ils s'attachent aux avantages des diverses réglementations avant de bien comprendre ce que les usagers du transport veulent vraiment.

À notre avis, notre mandat premier consiste à comprendre les désirs, les besoins des usagers du transport par autocar et ce que les économistes appellent «la demande». Après tout, je pense bien que servir les usagers est la raison même de l'existence des transporteurs. Nous croyons aussi que, si le volet de la demande est bien compris, il sera beaucoup plus facile de concevoir les services en conséquence et de réglementer le secteur de façon convenable, si nécessaire.

Concerns pertaining to equipment, competition and administrative priorities should be examined bearing the following question in mind: What does the user want?

Before hearing the first witness, I would like to summarize, in a few words, why we were asked to undertake a study on intercity bus transportation.

The problem resides in the fact that fewer people are travelling by bus. Some people say that there has been a constant decrease and others deny that this is so. We use the expression “decline in bus transportation.” This situation is troubling, because the bus is an important aspect of the passenger-transportation system. The bus can go just about anywhere. The bus is ecologically friendly and, in the past, it was not very costly.

Here are a few explanations for this decline: it may be that people are travelling more often by car; it may be that there are more people living in the big cities; and it may also be that government regulation is too cumbersome and varies too much from one province to the next.

These are the points that we are trying to clarify and that we will be trying to clarify in the weeks and months that lie ahead before submitting our report and recommendations to the Transport Minister as requested. This will be done by the end of the year.

Each witness will make his presentation. We will ask questions following each presentation. We would also like to add that there are some key questions which we would like to have answered, questions which are on our website.

This morning we have representatives from Intercar: Mr. Hugo Gilbert, Director General, and Mr. Romain Girard, Executive Vice-President of the Association des propriétaires d'autobus du Québec (Quebec Association of Bus Owners).

**Mr. Romain Girard, Executive Vice-President, Quebec Bus Owners Association:** Madam Chair, as the director of the Quebec Bus Owners Association, I would like to wish you a warm welcome to Quebec.

My role here this morning — you have probably seen that I will be coming back to testify this afternoon along with other associations — is to provide support to Intercar, an important regional business in Quebec, one that is diversified and involved in its association. The purpose of the presentation is to give you a good understand of the various sectors of a business and the ties it has with the population it serves.

During Mr. Gilbert's presentation, I will be beside the table in order to identify the itineraries and the routes that he will be describing to you in exact terms.

**Mr. Hugo Gilbert, Director General, Intercar:** Group Intercar thanks the Standing Senate Committee on Transport and Communications for inviting us to these hearings. Our organization is proud to contribute to this study.

Intercar began in 1959, in Laterrière, a town near Chicoutimi. It was founded by Saguenay businessman Georges Gilbert, who began by providing school bus service to the small community of

Les préoccupations concernant le matériel, la concurrence et les priorités administratives devraient être vues à la lumière de la question que nous nous posons tous: que veut l'utilisateur?

Avant d'entendre le premier témoin, je résumerai en quelques mots pourquoi on nous demande une étude du transport interurbain par autocar.

Le coeur du problème, c'est que la clientèle du transport par autocar est en diminution. Des gens disent qu'il y a une diminution constante et d'autres le nient. On utilise l'expression «déclin du transport par autocar». C'est troublant, parce que l'autocar est un élément important du système de transport de passagers. L'autocar peut aller à peu près partout. L'autocar est écologique et, par le passé, il était peu coûteux.

Voici quelques explications au sujet de ce déclin: il se peut que la population voyage davantage en voiture; il se peut que la population vive davantage dans les grandes villes; et il se peut aussi que la réglementation gouvernementale soit trop lourde et qu'elle varie trop d'une province à l'autre.

Ce sont ces points que nous cherchons à découvrir et que nous chercherons à découvrir dans les semaines et les mois qui viennent, avant de remettre notre rapport et nos recommandations au ministre des Transports tel qu'il nous l'a demandé, et ce, d'ici la fin d'année.

Chaque témoin fera sa présentation. Des questions suivront après chaque présentation. Nous aimerions aussi ajouter qu'il y a des questions clés auxquelles nous souhaitons répondre, des questions qui figurent sur notre site Web.

Ce matin nous avons devant nous des représentants d'Intercar: M. Hugo Gilbert, directeur général, et M. Romain Girard, vice-président exécutif de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec.

**M. Romain Girard, vice-président exécutif, Association des propriétaires d'autobus du Québec:** Madame la présidente, à titre de directeur de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, je vous souhaite chaleureusement la bienvenue au Québec.

Mon rôle ce matin, — vous avez probablement vu que je reviens témoigner cet après-midi avec d'autres associations — en est un de soutien à Intercar, une entreprise régionale d'importance au Québec, diversifiée, impliquée dans son association. La présentation a comme objectif de vous faire comprendre les divers volets, la réalité d'une entreprise et le lien qu'elle a avec la population qu'elle dessert.

Pendant la présentation de M. Gilbert, je serai à côté du tableau pour identifier les itinéraires et les parcours dont il vous parlera avec exactitude.

**M. Hugo Gilbert, directeur général, Intercar:** Le groupe Intercar remercie le Comité sénatorial des transports et des communications de son invitation à ses audiences. En tant qu'entreprise, nous sommes très fiers de contribuer à cette étude.

Intercar a commencé en 1959, à Laterrière, ville voisine de Chicoutimi. L'homme d'affaires saguenéen, Georges Gilbert, est à l'origine de l'entreprise. Son premier service a été de desservir avec



Laterrière. Shortly thereafter, Mr. Gilbert decided to launch a daily shuttle service between Laterrière and Chicoutimi, which was the nearest big city. By providing this service to the community, Mr. Gilbert made intercity transportation part of Intercar's service.

Over the years, thanks to his acquisitions and the help of his son Jasmin, Intercar became an important player in bus service throughout the Saguenay-Lac-Saint-Jean region.

In 1989, Intercar had 100 school buses and 25 long-haul coaches. The following year, Intercar acquired routes belonging to Voyageur between the Quebec City-Baie-Comeau and Quebec City-Chicoutimi regions. In 1998, after a number of other transactions in the school sector and the construction of a major operations centre in Quebec City, Intercar started developing a new niche: paratransit services for persons with disabilities or in need of assistance.

I now represent the third generation of our family to be with the company, having joined it in 1995. As the managing director since 1997, I now assist my father, Jasmin.

We now own, in 2002, nearly 400 vehicles: 350 school buses and paratransit vehicles and 50 intercity and charter coaches. Our growth is the result of our diversification into different modes of transportation and our unwavering desire to expand our services to connect with any town or city near the ones we already serve.

This means that, today, Intercar is active in school, intercity and charter transportation as well as paratransit, in a territory ranging from Quebec City in the south to Dolbeau in the west, Havre-Saint-Pierre in the east and Chibougamau in the north.

To get a better idea of Intercar's operations, I would like you to take a look at the map which is on my left. Everything in orange represents territory served by Intercar.

Starting on the right, you see the North Shore, from Havre-Saint-Pierre to Sept-Îles, Baie-Comeau, Tadoussac, La Malbaie and Quebec City. We provide intercity bus service on this territory and we also lease long-haul coaches.

A little bit more towards the centre, you can see the city of Saguenay. This is where the business first started and this is also where we provide intercity service originating on the North Shore, in Quebec City, in Lac-Saint-Jean and Chibougamau. We also have a large charter coach fleet. In addition, we have contracts to provide school busing, with the Rives du Saguenay and Jonquière school boards. Finally, we have the contract to provide paratransit on behalf of the local mass transit company.

More to the left, in Lac-Saint-Jean and Chibougamau, we of course provide the intercity network and we also have a vehicle leasing service.

un autobus scolaire la petite communauté de Laterrière. Peu de temps après, M. Gilbert a décidé d'instaurer un système quotidien de navette entre Laterrière et Chicoutimi, qui était la grande ville voisine de Laterrière. En offrant ce service à la communauté, M. Gilbert venait ajouter le service de transport interurbain à Intercar.

Ensuite, à travers les années et au gré des acquisitions, avec l'aide de son fils Jasmin, Intercar est devenue un joueur important dans le domaine de l'autobus partout au Saguenay-Lac-Saint-Jean et même au Québec.

En 1989, Intercar possédait 100 véhicules scolaires et 25 véhicules long courrier. L'année suivante, Intercar fit l'acquisition des routes détenues par Voyageur pour les liaisons Québec-Baie-Comeau et Québec-Chicoutimi. Après quelques autres transactions dans le secteur scolaire et la construction d'un centre d'opérations important à Québec, nous avons développé, en 1998, un nouveau créneau, soit le transport adapté offert aux personnes handicapées et aux gens en perte d'autonomie.

Je représente la troisième génération dans l'entreprise depuis 1995. À titre de directeur général depuis 1997, je seconde mon père, Jasmin.

En 2002, nous possédons près de 400 véhicules, dont 350 pour le transport scolaire et le transport adapté, et 50 pour le transport interurbain et nolisé. La croissance d'Intercar est le résultat de la diversification des modes de transport dans l'entreprise et de la préoccupation constante de desservir toute municipalité voisine de celles que nous desservons déjà.

Ceci se traduit aujourd'hui par la présence d'Intercar dans le transport scolaire, dans le transport adapté, dans le transport nolisé et dans le transport interurbain, et ce, sur un territoire allant de Québec au sud, jusqu'à Dolbeau à l'ouest, Havre-Saint-Pierre à l'est, et Chibougamau au nord.

Pour mieux comprendre le fonctionnement d'Intercar, j'aimerais que vous regardiez la carte qui est à ma gauche. Tout ce qui est en orange est le territoire desservi par Intercar.

Si on commence par la droite, on voit la Côte-Nord, de Havre-Saint-Pierre en passant par Sept-Îles, Baie-Comeau, Tadoussac, La Malbaie et Québec. Sur ce territoire, nous assurons le service interurbain, et nous offrons aussi à la population la location de véhicules long courrier.

Un peu plus vers le centre, nous voyons la ville du Saguenay. C'est là que l'entreprise est née et c'est là aussi que nous offrons des services interurbains en provenance de la Côte-Nord, en provenance de Québec et aussi en provenance du Lac-Saint-Jean et de Chibougamau. Nous avons aussi une importante flotte d'autobus nolisés. Nous avons aussi des contrats scolaires que nous opérons avec les commissions scolaires des Rives du Saguenay et de la Jonquière. Et finalement, nous avons le contrat du transport adapté avec la Société de transport en commun sur place.

Plus à la gauche, au Lac-Saint-Jean et Chibougamau, nous assurons, bien entendu, le réseau interurbain et nous offrons aussi la location de véhicules à la population.

In Quebec City, we have had a major operation centre since 1990. We provide intercity transportation to Lac-Saint-Jean, the North Shore and the Saguenay. We also lease vehicles and we have school bus and paratransit contracts with the Découvreurs and Capitale School Boards.

We have a varied clientele base in this territory. In the paratransit sector, Intercar transports nearly 72,000 people who are disabled or in need of assistance every year. In the school board transportation sector, Intercar carries 22,000 children to school every morning. Indirectly, the parents, school administrations and school board officials are our clients as well. The schools in the region also use our school bus services for students' educational and sports trips. Through its school contracts, the company is proud to contribute to the education and development of young people throughout its service area.

In the area of charter transportation, we estimate that nearly 200,000 people use our charter services every year.

As regards intercity transportation, in the course of its 40-year history, Intercar has succeeded in developing a very substantial clientele base in this sector. Here is a description of this sector.

First of all, we have our discount customers. In these areas, Intercar offers discounts of between 25 per cent and 50 per cent to its customers. Children under the age of 11 travel at half-fare. Seniors over 60 and students are entitled to a 25 per cent discount. Those who purchase a same-day return ticket benefit from a 25 per cent reduction and those who purchase a 10-day return ticket receive a 15 per cent reduction.

As a result of an agreement between the Office des personnes handicapées du Québec (Office of Persons with Disabilities), the ministère des Transports du Québec (the Quebec Department of Transport) and the Association des propriétaires d'autobus du Québec (Quebec Bus Owners Association), persons with disabilities who have a valid personal aid pass may have a companion travel with them at no cost throughout the Quebec intercity system. Information on this program can be found at the end of the brief. We have even included a personal aid pass for each of you.

Intercar also provides a program that enables unaccompanied children between the ages of 8 and 11 to be placed under the care of the driver at both the start and end of the trip. Parents wishing to use this service must complete and sign a form. We estimate that we transport nearly 5,000 unaccompanied children annually. We have also attached an example of the form to this brief.

We also have clients in the hospital services network. Intercar has specific agreements with most of the hospitals and CLSCs to transport persons undergoing medical examinations outside their home region. Patients present themselves at the wicket at one of our bus terminals in order to pick up a pre-prepared ticket.

Finalement, à Québec, nous avons un centre d'opérations important depuis 1990. Nous assurons le transport interurbain vers le Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord et le Saguenay. Nous offrons aussi la location de véhicules et nous avons des contrats de transport scolaire et adapté avec les commissions scolaires des Découvreurs et de la Capitale.

Sur tout ce territoire, nous avons plusieurs clientèles différentes. Au niveau du transport adapté, chaque année, Intercar transporte près de 72 000 personnes handicapées ou à mobilité restreinte. Au niveau du transport scolaire, chaque matin, Intercar transporte 22 000 élèves à leurs écoles. Par ricochet, les parents, les directions d'écoles et les responsables des commissions scolaires sont aussi nos clients. Les écoles de la région requièrent aussi nos services de transport scolaire pour les sorties éducatives et sportives de leurs élèves. L'entreprise, de par ces contrats scolaires, est fière de contribuer à l'éducation des jeunes et à leur développement, et ce, partout sur son territoire.

Au niveau du transport nolisé, nous estimons à environ 200 000 le nombre de personnes utilisant nos services nolisés à chaque année.

Finalement, au niveau du transport interurbain, il est évident qu'au cours des 40 dernières années, Intercar a réussi à développer une clientèle plus qu'intéressante dans le secteur interurbain. En voici une description.

Premièrement, nous avons nos clients à escompte. Sur ces territoires, nous offrons des rabais à notre clientèle variant de 25 p. 100 à 50 p. 100. Les enfants âgés de moins de 11 ans bénéficient du demi-tarif pour le transport régulier. Les personnes âgées de plus de 60 ans ainsi que les étudiants ont droit à un escompte de 25 p. 100. Les usagers utilisant un aller-retour dans la même journée voient le coût de leur billet diminuer de 25 p. 100, et ceux qui reviennent dans les dix jours, de 15 p. 100.

De plus, grâce à une entente entre l'Office des personnes handicapées du Québec, le ministère des Transports du Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, les personnes handicapées qui possèdent une carte à l'accompagnement valide peuvent bénéficier d'un accompagnateur voyageant gratuitement, et ce, à la grandeur du réseau interurbain québécois. Vous trouverez de l'information concernant ce programme à la fin du mémoire. Nous avons même inclus une carte à l'accompagnement pour chacun de vous.

Intercar offre aussi un programme permettant aux enfants âgés de huit à onze ans et voyageant seuls d'être pris en charge par le conducteur du véhicule au départ ainsi qu'à l'arrivée. Tout le processus est supporté par un formulaire que les parents doivent remplir et signer. Nous estimons transporter près de 5 000 enfants voyageant seuls annuellement. Nous avons aussi joint au présent mémoire un exemplaire du formulaire.

Nous avons aussi une clientèle du réseau hospitalier. Intercar possède des ententes bien spécifiques avec la plupart des hôpitaux et des CLSC pour le transport des personnes qui doivent subir des examens médicaux en dehors de la région où elles habitent. Le patient se présente au guichet d'un de nos terminus et son billet déjà préparé lui est remis.



We also have a substantial Amerindian client base. Intercar serves a number of Amerindian clients in its area and you can find the client list in the brief. We estimate that we transport 10,000 Amerindian clients annually in our territory.

We also offer some packages. Our most popular package is the Rout-Pass. With this pass, which is sold throughout Canada and Europe, people can travel anywhere within the Quebec and Ontario system for a single price using the regularly scheduled intercity system.

In addition, Intercar has special agreements and I will mention only a few of them. The Jonquière CEGEP uses Intercar's services to enable students to visit their families during major holidays and then travel back once the holidays are over as part of our charter trip service which is run in addition to our regular schedule.

Throughout its system, Intercar helps police with the "Young Runaways" program. When the police find a young runaway from our region, transportation is made available at no charge on one of our vehicles.

Intercar serves the Port-Cartier Penitentiary by providing transportation for families and friends visiting inmates and for prisoners released at the end of their sentence. For nearly two years, this clientele has been transported on the intercity system.

Intercar transports over 200,000 persons annually on its intercity system: 115,000 are carried between Saguenay and Quebec City; 50,000 between the North Shore and Quebec City and 35,000 between Lac-Saint-Jean and Quebec City and within the Lac-Saint-Jean area.

We like to say that every passenger is important.

Obviously, in order to transport all these people, we need a big fleet. Intercar's fleet of buses comprises three types of vehicles. We have 47 long-haul vehicles, which provide intercity and charter transportation, and a fleet of 350 vehicles used for paratransit and school busing. All three vehicle categories include vehicles that provide varying degrees of luxury and vehicles adapted to meet the needs of our disabled clientele.

Safety is paramount, a *sine qua non* condition for all decisions pertaining to vehicle maintenance, driver competency and scheduling. Moreover, after a comprehensive review of our operations and activities and following hearings, the Commission des transports du Québec (Quebec Transport Commission) confirmed that our safety rating would remain unchanged.

Safety is not something you can improvise in a business like ours. To guarantee safety, the company has developed policies on hiring, defensive driving and stringent vehicle maintenance training for mechanics.

Nous avons aussi une forte clientèle amérindienne. Intercar dessert sur son territoire plusieurs clientèles amérindiennes, et vous en trouverez la liste dans le mémoire. Nous estimons à 10 000 le nombre d'Amérindiens transportés annuellement sur notre territoire.

Nous offrons aussi quelques forfaits. Le plus populaire des forfaits que nous proposons à notre clientèle est le forfait «Rout-Pass». Ce forfait, vendu partout au Canada et en Europe, permet à l'utilisateur de voyager à la grandeur du réseau québécois et ontarien pour un seul et même prix, et ce, sur le réseau interurbain régulier sur horaire.

Intercar possède aussi des ententes spécifiques. Je n'en mentionnerai que quelques unes: le cégep de Jonquière utilise les services d'Intercar afin de permettre aux étudiants de visiter leur famille lors de congés importants ainsi que le retour à la fin de ces congés, et ce, dans le cadre de voyages nolisés effectués en supplément de nos horaires réguliers sur nos parcours.

Intercar aide les policiers à la grandeur de son réseau avec le programme «Jeune fugueur». En effet, quand ces policiers retrouvent un jeune fugueur de notre région, le transport lui est offert gratuitement jusque chez lui à bord de nos véhicules.

Intercar dessert le Pénitencier de Port-Cartier pour le transport des familles ou amis qui visitent les détenus, ainsi que les prisonniers remis en liberté. Depuis bientôt deux ans, le transport de cette clientèle se fait par transport interurbain.

Intercar transporte plus de 200 000 personnes annuellement sur son service interurbain à la grandeur de son réseau: 115 000 sont transportées entre le Saguenay et Québec; 50 000 entre la Côte-Nord et Québec, et 35 000 entre le Lac-Saint-Jean et Québec, et également à l'intérieur de la région du Lac-Saint-Jean.

Nous nous plaisons à dire que chaque passager est important.

Il est évident que pour transporter tous ces gens, nous avons besoin d'une flotte importante. La flotte d'Intercar est composée de trois types de véhicules. Nous avons 47 véhicules long courrier, qui servent au transport interurbain et nolisé, et une flotte de 350 véhicules, qui servent au transport adapté et au transport scolaire. Dans chacun des trois types de véhicules, on peut retrouver des catégories plus ou moins luxueuses ou même des véhicules adaptés à nos clientèles handicapées.

La sécurité est un objectif indiscutable, une condition *sine qua non* de toutes nos décisions relatives à l'entretien des véhicules, à la compétence des conducteurs et au respect des horaires. D'ailleurs, après une étude approfondie de nos opérations et de nos activités, et après avoir été entendus en audience, la Commission des transports du Québec nous a confirmé le maintien de notre cote de sécurité.

La sécurité dans une entreprise comme la nôtre ne s'improvise pas, et pour être capable de la garantir, l'entreprise a procédé à l'élaboration de politiques d'embauche, de formation préventive des conducteurs, et de formation rigoureuse des mécaniciens pour l'entretien des véhicules.

As a result of the expertise it has acquired since 1959, Intercar is one of the most respected companies in Quebec for its maintenance and training programs and for its leadership role in the area of safety. Intercar is committed to transporting clients safely in the communities it serves and will make no compromises where safety is concerned.

Although Intercar transports thousands of passengers each year and the company is a public transportation leader in Quebec, there are problems that we feel you should be made aware of.

First of all, let us take the example of the Natashquan-Havre-Saint-Pierre route. Several years ago, Intercar tried to introduce an intercity service for the population of Natashquan, which had requested a public transportation service from our company. After only one year of operation and a loss of several thousand dollars, the service was discontinued due to poor ridership. Today, as at that time, only a subsidy from the municipalities or the Government of Quebec or Canada would make it possible to reintroduce this service needed by the population.

Such a service is particularly necessary given the air transportation services available in the area. In the meantime, the communities have no access to public transportation which will enable them to avail themselves of services to which they are entitled. They must wait. How can this service be made available? Will the Government of Canada work with us to find a solution for the area?

Now let us take a look at the Saint-Félicien-Chibougamau route, which is in Lac-Saint-Jean. Intercar took over following the bankruptcy of the transportation company operating in this corridor to provide services to the people of Chibougamau. After three years, we recognized that, without cross-subsidization of our basic network, we would not be able to operate this route and provide public transportation to the community of Chibougamau. Is the Government of Canada willing to acknowledge this situation and assure us that cross-subsidization will continue to be an option?

Now let us look at the abandonment of service on the east shore of Lac-Saint-Jean. Until 1994, Intercar operated the link between Alma and Dolbeau via Péribonca. Owing to poor ridership and lack of profitability, we had to discontinue the service. Since then, no other transportation company has taken over, be it with minibuses, taxis or school buses. If our basic network is threatened and cross-subsidization ceases to be available, will our remote regions lose their public transportation services, thereby confining their populations to their region? One possible solution might be to combine services. A number of municipalities are presently working on this in their area.

What can the federal government do to complement the Quebec government's action?

There are a few areas in our network that are in competition with carriers providing charter-type services to client groups. Intercar has and continues to operate a number of vehicles as

L'expertise développée depuis 1959 fait d'Intercar une des entreprises les plus respectées à la grandeur du Québec pour ses processus d'entretien et de formation ainsi que pour son leadership en matière de sécurité. Nous avons à coeur de transporter nos clients des communautés que nous desservons en toute sécurité, et Intercar ne veut en aucun temps négliger cette responsabilité.

Même si nous transportons des milliers de personnes chaque année et que l'entreprise est un leader québécois de transport collectif, quelques inquiétudes doivent être soulevées.

Prenons d'abord le trajet Natashquan-Havre-Saint-Pierre. L'entreprise a tenté, il y a de cela quelques années, d'instaurer un service interurbain afin de desservir la population de Natashquan, qui avait requis l'instauration d'un service de transport en commun auprès de notre entreprise. L'expérience fut abandonnée après un an d'opération et plusieurs milliers de dollars perdus, faute d'un achalandage suffisant. Aujourd'hui, comme à l'époque, seule une subvention provenant des municipalités et/ou du gouvernement du Québec ou du gouvernement du Canada permettra de réinstaurer le service requis par la population.

Cela est d'autant plus nécessaire quand on regarde le niveau de service du transport aérien en régions. Entre-temps, les communautés n'ont accès à aucun transport public leur permettant d'utiliser des services auxquels ils ont droit. Ils doivent donc patienter. Comment rendre le service disponible? Le gouvernement canadien est-il un partenaire pour trouver une solution dans ce dossier?

Prenons maintenant le trajet Saint-Félicien-Chibougamau, au Lac-Saint-Jean. Après la faillite du transporteur opérant ce corridor, nous avons pris la relève pour assurer un service à la population de Chibougamau. Après trois ans d'opération, nous comprenons que sans l'interfinancement de notre réseau de base, nous ne pourrions opérer ce parcours et offrir un transport en commun à la communauté de Chibougamau. Le gouvernement canadien peut-il reconnaître cette situation et nous assurer que cet interfinancement sera toujours possible?

Regardons maintenant l'abandon du service sur le côté est du Lac-Saint-Jean. Jusqu'en 1994, Intercar a opéré la liaison entre Alma et Dolbeau via Péribonca. Faute de passagers et dû à une faible rentabilité, nous avons abandonné le service. Depuis ce jour, aucun transporteur n'a pris la relève, que ce soit en minibus, en taxi ou en autobus scolaire. Si notre réseau de base est menacé et que l'interfinancement n'est plus disponible, allons-nous voir nos régions éloignées perdre leur transport en commun, et leurs populations se retrouver confinées à leur région? La solution se trouverait peut-être dans la mise en commun des services. Et présentement, plusieurs municipalités sont à l'oeuvre sur leur territoire.

Quelles actions complémentaires à celle du gouvernement québécois le gouvernement fédéral peut-il apporter?

Quelques endroits de notre réseau sont concurrencés par des transporteurs offrant des services de type nolisé à des clientèles groupées. Intercar a et continue d'opérer un certain nombre de



charter businesses. We feel that this is an interesting idea as it enables us to keep on working during slow periods and because it provides a real service to our community.

Moreover, we took part in the "Étude sur l'industrie québécoise du transport par autocar nolisé" [study of Quebec's charter bus transportation industry] carried out by the UQAM Tourism Chair. The results of the study are to be made public in the next few days. We have included an excerpt of this study in the brief we tabled with the committee.

We feel that the regular services that could be provided to residents as charter operations would not provide any more guarantees than those already offered by regular public transportation. The charter transportation system is not the panacea many consider it to be. We have done business for many years in the charter transportation industry and we feel that the potential financial returns are negligible.

Let us now take a look at network balance. Because our regional network is sizeable, it makes it possible for some regions to benefit from public transit which they would otherwise not have access to. The Charlevoix, Baie-Saint-Paul and Malbaie areas have regular services only because the service is also provided in the more highly populated North Shore region. The same goes for services in the Tadoussac area.

Regions such as Portneuf and Bellechasse have no public transit system, ever since private carriers there were forced to abandon the service. As neither region is located on a busy corridor, the people there can no longer rely on public transit.

A structured network serving more densely populated areas also makes it possible to provide services to communities with fewer inhabitants, but where the service must be available.

For a company such as ours, safety has a cost, because the verification and control procedures under which we operate are far more rigorous than those required by laws and regulations. Can we continue to assume the cost of safety if we have to compete with companies subjected to minimal legal controls?

For Intercar, it is not enough to simply meet the legal requirements. Is the Canadian government aware of the costs we bear in order to be able to "guarantee" safety?

The routes served by Intercar are greatly affected by the weather. A mild winter with little precipitation and a few snowstorms can result in an 8 to 12 per cent decrease in traffic. Wild fluctuations in fuel prices in the last two years have greatly affected our profitability and the stability of our network.

véhicules nolisés. Nous considérons que cette activité est intéressante, puisqu'elle nous permet de combler nos périodes mortes et parce qu'elle rend un réel service à notre communauté.

Par ailleurs, nous avons participé à l'étude sur l'industrie québécoise du transport par autocar nolisé, effectuée par la Chaire du Tourisme de l'UQAM. Cette étude sera rendue publique dans les prochains jours. Nous en avons inclus un extrait dans le mémoire que nous avons déposé.

Nous considérons que les services réguliers, qui pourraient être offerts à la population sous le couvert du transport nolisé, ne seraient pas mieux garantis que ceux actuellement offerts par le transport en commun régulier. Le secteur du transport nolisé ne représente pas la panacée que certains y voient. Notre entreprise est active depuis longtemps dans le domaine du transport nolisé, et nous considérons que le taux de rendement possible est négligeable.

Penchons-nous maintenant sur l'équilibre du réseau. Comme notre réseau régional est important, il permet à certaines régions de bénéficier du transport collectif dont elles ne bénéficieraient pas dans un contexte différent. En effet, la région de Charlevoix, Baie-Saint-Paul, La Malbaie bénéficie d'une offre de service soutenue uniquement parce que le service est aussi dispensé sur la Côte-Nord, qui est une région plus peuplée. Il en va de même avec la région de Tadoussac.

À titre d'exemple, des régions comme Portneuf et Bellechasse ne sont plus desservies par aucun service de transport en commun depuis que les transporteurs privés de ces régions se sont vus contraints à abandonner le service. Ces deux régions ne se retrouvant pas sur un corridor achalandé, leurs communautés ne peuvent plus compter sur des services de transport en commun.

Un réseau structuré pour desservir des régions plus peuplées permet également d'offrir des services à des communautés moins importantes en nombre, mais dont la disponibilité du service doit être assurée.

Pour une entreprise telle que la nôtre, la sécurité a un coût parce que nous nous imposons des processus de vérification et de contrôle qui dépassent largement ce qui est prévu par les lois et règlements. Pouvons-nous continuer à assumer le coût de la sécurité si nous sommes concurrencés par des entreprises contraintes seulement à un minimum légal de contrôle?

Être juste légal chez Intercar, ce n'est pas suffisant. Le gouvernement canadien est-il conscient des coûts que nous assumons pour être aptes à «garantir» la sécurité?

Les routes desservies par Intercar sont fortement influencées par la température. En effet, un hiver tranquille avec peu de précipitation et peu de tempêtes peut se traduire par une baisse de 12 p. 100 de l'achalandage. Les variations importantes des deux dernières années du prix de carburant ont de forts impacts sur notre rentabilité et la stabilité de notre réseau.

Our company has no control over these two factors, and is able to carry on its activities because of the diversity and complementary nature of its services. On that point also, can the Canadian government do something to help us, rather than leaving us in a constant state of uncertainty?

Expressways encourage the use of cars and therefore discourage the use of buses. Since several expressways are planned for our network, we have to wonder what impact these new investments, which give cars a competitive edge, will have on our operations. Are subsidies for cars not the reason for the modal transfer so often observed?

Intercar is precious to our family, to our employees and especially to our region. Above all, the people who do business with us are proud and happy to use our services. People receive quality service when they have access to a well-run network whose services and funding are integrated. Intercar is not the only company in Canada with such a network.

In our view, Intercar is a typical Quebec company in that it is involved in and committed to its community. That is why any action by the federal government must be carefully considered and aimed at protecting and above all preserving services provided to the community. The balance achieved by our network promotes economic and social development within the various communities and facilitates access to the major centres. Preserving this balance is essential to communities such as ours.

Intercar hopes that you will be mindful of this throughout your proceedings.

**The Chairman:** You have many questions for the federal government, and I hope that you do not expect to get the answers here today. We will take time to study this issue throughout the year, as I was saying earlier, and we do not want to have any preconceived notions at the outset. We want to listen to people so that we can then find the necessary solutions and perhaps answers some of your questions.

Is economic regulation of the industry still appropriate? Would it be appropriate to deregulate all or part of this industry now or in the near future?

**Mr. Gilbert:** Our company has been in existence since 1959 in a regulated context. What we realize after 49 years is that despite everything, the company has been dynamic over the years. It has grown by acquiring other companies, and by developing certain practices that enabled us to serve the aboriginal clientele, the clientele of CLSCs and hospitals, and to serve new communities.

There are many who say that regulation has been an obstacle to bus transportation; far from it.

Notre entreprise n'a aucun contrôle sur ces deux phénomènes, et c'est par la diversité de nos services et surtout par sa complémentarité que nous poursuivons nos activités. Encore là, le gouvernement canadien peut-il faire quelque chose pour nous aider au lieu de laisser planer une inquiétude constante?

L'instauration de voies rapides favorise l'utilisation des voitures et, par conséquent, l'abandon de l'autobus. Comme plusieurs projets de voies rapides sont prévus sur notre réseau, il est nécessaire de se questionner sur l'impact qu'auront ces nouveaux investissements sur les opérations de nos entreprises en termes d'avantages concurrentiels en faveur de l'automobile. Les subventions à l'automobile ne sont-elles pas la cause du transfert modal si souvent constaté?

Intercar est précieux pour notre famille, pour nos employés et surtout pour la communauté de notre région. Avant tout, nous faisons affaire avec des personnes qui sont fières et heureuses d'utiliser nos services. Les gens reçoivent des services de qualité à cause d'un réseau rodé, dans lequel les services sont interreliés et interfinancés. Intercar n'est pas la seule entreprise au Canada avec un réseau de la sorte.

Selon nous, Intercar est une entreprise représentative des entreprises québécoises impliquées et dévouées dans leur communauté. C'est pourquoi toute action gouvernementale fédérale doit être réfléchie dans une perspective de protection et surtout de maintien des services offerts à la communauté. L'équilibre de notre réseau facilite le développement économique et social des différentes communautés dans leur milieu, en plus de favoriser l'accès aux grands centres. La conservation de cet équilibre est essentielle dans des communautés comme la nôtre.

Intercar souhaite que cette préoccupation vous accompagne tout au long de vos travaux.

**La présidente:** Vous avez beaucoup de questions pour le gouvernement fédéral, et j'espère que vous ne vous attendez pas à avoir les réponses aujourd'hui. Nous allons nous donner le temps d'étudier pendant l'année, comme je disais tantôt, et nous ne voulons pas avoir des idées préconçues dès le départ. Nous venons entendre les gens pour que nous puissions ensuite trouver les solutions nécessaires et peut-être apporter certaines réponses à vos questions.

La réglementation économique de l'industrie, est-ce que c'est encore approprié? Est-ce qu'il convient aussi de déréglementer une partie ou l'ensemble de cette industrie, maintenant ou dans un avenir proche?

**M. Gilbert:** Notre entreprise existe depuis 1959 dans un contexte de réglementation. Malgré tout, ce qu'on se rend compte après près de quarante-neuf ans, c'est que l'entreprise a été dynamique à travers le temps. Elle a grandi en faisant l'acquisition de d'autres entreprises, et aussi en développant certaines façons de faire qui nous permettaient d'aller chercher des clientèles amérindiennes, des clientèles de CLSC et d'hôpitaux, et de desservir les nouvelles communautés.

Il y a plusieurs personnes qui disent que la réglementation a été un frein pour le domaine du transport de l'autobus; loin de là.



We are very proud. Personally, as I am very young and I am now taking over the business, I can say that I am very proud to head up a business of this nature where I can establish certain marketing concepts, certain concepts to develop clientele. Despite regulation, we feel that our business is very dynamic.

Since we have worked in the regulated context for years, we think that it is part of normal life and it enables certain communities to have service. I have said so throughout my presentation: there are regions that would be at risk if ever our industry were to be deregulated.

There are routes such as Havre-Saint-Pierre-Sept-Îles where passenger volume is not very high. But we maintain those routes anyway because we want to serve the community. We would have to review our position if ever there was deregulation.

We have seen this in other sectors. There would certainly be changes in our network. And the stability of our network would certainly be threatened.

**The Chairman:** Have the differences that have appeared in the past 10 years between the provincial systems that regulate bus transportation been harmful to the industry, to travellers or to both? Is a remedy necessary, and if so which level of government should introduce it?

**Mr. Gilbert:** We think that our network is efficient and has stood the test of time. I do not think that has had a negative effect on the clientele, rather I would say that it has helped some.

We now offer services to persons with disabilities on our intercity corridors, throughout our network. These are services we developed almost five years ago with federal government assistance.

So unless I am mistaken, the differences that may exist between provinces do not have a significant impact on us, at least not on our regional network. It is difficult for me to comment on this because we mainly operate within Quebec.

Perhaps other carriers could answer that question.

**The Chairman:** Those who go outside the province.

**Mr. Gilbert:** Exactly. With regard to Quebec regulations, we find them appropriate and we do not see any problem for our clientele.

**The Chairman:** What would be some ways to reverse the long-term reduction in ridership in regular bus service? First of all, do you accept the premise that there has been a reduction? I will not say decline but rather reduction; it is more positive.

**Mr. Gilbert:** I should point out that we entered the large provincial intercity market in 1990, when we bought the Quebec-Chicoutimi and Quebec-Baie-Comeau routes that used to belong to Voyager. Before that, there was a rather local intercity network

Nous sommes très fiers. Et moi, étant très jeune et prenant la relève de l'entreprise, je suis très fier d'avoir une entreprise de la sorte où je peux établir certains concepts de marketing, certains concepts de développement de clientèles. Malgré la réglementation, nous considérons que notre entreprise est très dynamique.

Comme nous avons évolué dans un contexte réglementé depuis des années, nous pensons que cela fait partie de la vie normale et que cela permet à certaines communautés d'être desservies. Je l'ai dit tout au loin de ma présentation: il y a des régions qui sont à risque si jamais il y avait une déréglementation dans notre secteur.

Il y a des trajets comme Havre-Saint-Pierre-Sept-Îles, où l'achalandage n'est pas nécessairement important. Mais on le maintient de toute façon parce qu'on veut desservir la communauté. Il faudra revoir nos positions s'il y avait une déréglementation.

On l'a vu dans d'autres secteurs. Il y aurait sûrement des changements au niveau de notre réseau. Et l'équilibre de notre réseau serait sûrement menacé.

**La présidente:** Est-ce que les différences qui sont apparues depuis une dizaine d'années entre les régimes provinciaux qui régissent le transport par autocar nuisent à l'industrie, aux voyageurs ou aux deux groupes? Y a-t-il un remède qui s'impose, et de quel ordre le gouvernement devrait-il l'apporter?

**M. Gilbert:** Nous pensons que le réseau est efficient et bien rodé. Je ne pense pas que cela ait nui aux clientèles, mais plutôt que cela en a aidé certaines.

Nous offrons maintenant des services au niveau des personnes handicapées sur nos corridors interurbains, à la grandeur de notre réseau. Ce sont des services qu'on a développés il y a de cela près de cinq ans, avec l'aide du gouvernement fédéral.

Donc, à moins que je me trompe, les différences qu'il peut y avoir entre les provinces ne créent pas pour nous un impact important, du moins pour notre réseau régional. C'est difficile pour moi d'en parler parce nous opérons vraiment à l'intérieur du Québec.

Peut-être que d'autres transporteurs vont pouvoir répondre à cette question.

**La présidente:** Ceux qui vont à l'extérieur.

**M. Gilbert:** Exactement. Pour ce qui est de la réglementation québécoise, nous la trouvons bien faite et nous ne voyons pas de problèmes pour notre clientèle.

**La présidente:** Quelles sont les moyens de renverser la baisse à long terme de la clientèle des services d'autocar réguliers? D'abord, acceptez-vous qu'il y a eu une baisse? Je ne parlerai pas de déclin mais bien d'une baisse; c'est plus positif.

**M. Gilbert:** Je dois dire qu'on est entré dans le marché interurbain provincial important en 1990, lorsqu'on a fait l'achat des routes Québec-Chicoutimi et Québec-Baie-Comeau, qui étaient détenues par Voyager. Avant, il y avait un réseau

in the Lac-Saint-Jean region. But since 1990, we have not seen any drop in our ridership in our intercity networks.

We transport 200,000 people a year. We have seen increases of 2 to 3 per cent per year in our networks. That is due to the fact that year after year, we invest in our labour force, we train our drivers and we buy high-quality vehicles. The average age of our vehicles for our intercity fleet is about four years. So we are talking about very new vehicles.

And we have routes that help us a lot in the sense that there is a lot of bad weather. We serve a clientele of students and seniors who are often afraid to drive on the North Shore or in the Parc des Laurentides. They therefore use our vehicles. They know our vehicles are of good quality, that our drivers are well trained and that they know the road. People are aware that we offer a very good service.

**The Chairman:** You don't see any need to reverse a downward trend?

**Mr. Gilbert:** We are not seeing a downward trend.

**The Chairman:** No. We saw this from the figures that you provided earlier.

**Mr. Gilbert:** Exactly. We carry 200,000 people. And as I said, in the Quebec-Chicoutimi corridor alone, we transport 115,000 people. That is twice the population of the city of Jonquière. Therefore it is quite a sizeable corridor.

**The Chairman:** You talked about the Saguenay earlier. This is Jonquière-Chicoutimi, the new city?

**Mr. Gilbert:** Jonquière-Chicoutimi-La Baie.

**The Chairman:** La Baie, that's right.

**Mr. Gilbert:** Yes, exactly.

**The Chairman:** It is because I once lived in Chicoutimi, and I wanted to make sure that was the case.

**Mr. Gilbert:** Yes.

[English]

**Senator Oliver:** Madam Chair, I apologize for not being able to pose my questions in French; however, I am currently studying French and hope, in a year's time, to be able to ask questions in French.

When I look at your map, I am interested to know whether on the route from Roberval to Chibougamau you have competition, and, if so, who is your competition? Or do you have a monopoly on that route?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** Throughout our intercity network, we have no competition in terms of bus transit. We are the only one serving the corridors. However, five years ago, the carrier who operated

interurbain plutôt local dans la région du Lac-Saint-Jean. Mais depuis 1990, nous n'avons vu aucune baisse sur nos réseaux interurbains.

On transporte 200 000 personnes à chaque année. On voit des augmentations de 2 p. 100 à 3 p. 100 par année sur nos réseaux. Cela est dû au fait que nous, année après année, investissons dans notre main-d'oeuvre, nous forme nos conducteurs et nous achetons des véhicules de qualité. La moyenne d'âge des véhicules, au niveau de notre flotte interurbaine, est à peu près de quatre ans. Donc, on parle de véhicules très récents.

Et on a des routes qui nous aident beaucoup, dans le sens qu'on y constate beaucoup d'intempéries. On dessert une clientèle d'étudiants et de personnes âgées qui ont souvent peur de prendre leur voiture sur la Côte-Nord ou dans le Parc des Laurentides. Ils utilisent donc nos véhicules. Ils savent que nos véhicules sont de bonne qualité, que nos chauffeurs ont été bien formés et qu'ils connaissent la route. On est conscient qu'on offre un très bon service.

**La présidente:** Vous ne voyez pas de besoin de renverser de baisse?

**M. Gilbert:** Nous ne percevons pas de baisse.

**La présidente:** Non. On le voyait par les chiffres que vous avez donnés tantôt.

**M. Gilbert:** Exactement. On transporte 200 000 personnes. Et comme je vous l'ai dit, dans le corridor Québec-Chicoutimi seulement, on transporte 115 000 personnes. C'est deux fois la population de la ville de Jonquière. Donc, c'est quand même très important comme corridor.

**La présidente:** Vous avez parlé du Saguenay tantôt. C'est Jonquière-Chicoutimi, soit la nouvelle ville?

**M. Gilbert:** Jonquière-Chicoutimi-La Baie.

**La présidente:** La Baie, c'est ça.

**M. Gilbert:** Oui, exactement.

**La présidente:** C'est parce que j'ai déjà habité Chicoutimi, et je voulais m'assurer que c'était bien ça.

**M. Gilbert:** Oui.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Madame la présidente, je m'excuse d'abord de ne pas être en mesure de poser mes questions en français; cependant, je suis en train d'étudier cette langue, et d'ici un an, j'espère pouvoir poser mes questions en français.

Nous reportant à la carte géographique, j'aimerais savoir si sur le trajet de Roberval à Chibougamau, on vous fait une concurrence quelconque, et si tel est le cas, qui est ce concurrent? Sinon, est-ce que vous détenez un monopole sur ce trajet?

[Français]

**M. Gilbert:** Tout au long de notre réseau interurbain, nous n'avons aucune concurrence au niveau de l'autobus. C'est seulement nous qui desservons les corridors. Cependant, il y a



the Chibougamau-Saint-Félicien route went bankrupt. Despite that, we decided to provide service between Chibougamau and Saint-Félicien-Roberval. We are the only ones to offer this service.

[English]

**Senator Oliver:** Would you make one trip a day along that route, or two or three? In your brief, you indicate that you need some government assistance to continue to properly serve the northern part of Chibougamau. How many times a day could a person travel from Roberval to Chibougamau?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** We go to Chibougamau from Saint-Félicien once a day. However, every day, the city of Roberval is served three times toward the north, in the direction of Dolbeau and three times towards the south, in the direction of Alma.

Moreover, the Saint-Félicien-Chibougamau corridor is very important to us, in the sense that we have a good aboriginal clientele that travels from Chibougamau to Sept-Îles. Therefore, when the carrier went bankrupt in 1995 or 1996, it was obvious that it was a good opportunity for us to serve the Chibougamau-Saint-Félicien corridor, because that enabled us to complete the loop between Chibougamau-Saint-Félicien, Saint-Félicien-Alma, Alma-Chicoutimi, Chicoutimi-Tadoussac, Tadoussac-Baie-Comeau, and Baie-Comeau-Sept-Îles, where a large number of aboriginal persons travel each year.

[English]

**Senator Oliver:** When I look at the yellow on your map, I see that Intercar does not have any routes, say, from Quebec City to Montreal. It seems to me that it would be profitable for your company to make, say, 15 trips a day between Quebec City and Montreal. What steps would your company have to take, under the general legislation, and given the general climate, to get that route?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** Right now, as we all know, the Quebec-Montreal route is served by a transporter called Autocar Orléans Express. Over the years, we have developed an agreement, a partnership, that allows us to serve the community of Saguenay-Lac-Saint-Jean towards Montreal. Therefore, we have at least one bus a day that leaves Chicoutimi and transits through Sainte-Foy. The passengers don't change buses there; it is just the Orléans Express driver who boards our vehicle and drives it to Montreal.

It also takes place in the opposite direction. An Orléans Express vehicle leaves Montreal, stops at St. Foy, and the Intercar driver who gets off the bus from Chicoutimi gets onto the vehicle that left Montreal and continues on to Chicoutimi.

cinq ans, le transporteur qui opérait la liaison Chibougamau-Saint-Félicien a fait faillite. Nous avons décidé, malgré tout, d'assurer le service entre Chibougamau et Saint-Félicien-Roberval. Nous sommes seuls à offrir le service.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Est-ce que vous offrez un départ par jour sur ce trajet, ou deux ou trois? Dans votre mémoire, vous affirmez avoir besoin d'une forme de soutien gouvernemental afin de continuer à bien desservir la région située au nord de Chibougamau. Combien y a-t-il de départs par jour de Roberval à Chibougamau?

[Français]

**M. Gilbert:** Nous allons une fois par jour à Chibougamau à partir de Saint-Félicien. Cependant, à chaque jour, la ville de Roberval est desservie trois fois vers le nord, en direction de Dolbeau et trois fois vers le sud, en direction d'Alma.

De plus, le corridor Saint-Félicien-Chibougamau est très important pour nous, dans le sens que nous avons une bonne clientèle amérindienne qui voyage de Chibougamau jusqu'à Sept-Îles. Donc, lors que le transporteur a fait faillite en 1995 ou en 1996, il était évident que c'était une bonne occasion pour nous de desservir le corridor Chibougamau-Saint-Félicien, parce que cela nous permettait de compléter la liaison Chibougamau-Saint-Félicien, Saint-Félicien-Alma, Alma-Chicoutimi, Chicoutimi-Tadoussac, Tadoussac-Baie-Comeau, et Baie-Comeau-Sept-Îles, où un grand nombre d'Amérindiens voyagent chaque année.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Si je regarde les parties en jaune sur votre carte, je vois que la compagnie Intercar n'offre pas de service, par exemple de Québec à Montréal. Pourtant, il me semble qu'il serait rentable pour votre entreprise d'offrir, disons, une quinzaine de départs par jour entre la ville de Québec et Montréal. Compte tenu de la loi actuelle et de la conjoncture, quelles mesures vous faudrait-il prendre pour obtenir cette route?

[Français]

**M. Gilbert:** À l'heure actuelle, comme on le sait, la route Québec-Montréal est desservie par un transporteur qui se nomme Autocar Orléans Express. Nous avons développé au cours des années une entente, un partenariat, qui nous permet de desservir la communauté du Saguenay-Lac-Saint-Jean vers Montréal. Donc, nous avons au moins une fois par jour un autobus qui part de Chicoutimi et qui transite à Sainte-Foy. Les passagers ne transitent pas, c'est seulement le chauffeur d'Orléans Express qui monte à bord de notre véhicule et se rend jusqu'à Montréal dans notre véhicule.

Et l'inverse se fait aussi dans l'autre sens. C'est-à-dire qu'un véhicule d'Orléans Express part de Montréal, arrête à Sainte-Foy, et le chauffeur d'Intercar qui est descendu de l'autobus en provenance de Chicoutimi monte dans le véhicule qui partait de Montréal et se rend à Chicoutimi.

In this way people have access to express service. There is strong demand for it. During the Christmas Holidays and busy periods, we make two return trips a day with our bus drivers changing buses rather than the passengers.

[English]

**Senator Oliver:** Would it not be more profitable for you to have, say, 10 of your own buses traveling daily between Quebec City and Montreal? Would it not help your bottom line?

[Translation]

**Mr. Girard:** The Intercar services offered in Quebec all allow for transfers on the Autocar Orléans services. The timetables are integrated. Throughout Quebec, customers can buy tickets for any destination and the tickets can be used on the different lines. That means that in any terminal of the network, people are able to buy tickets for any destination in Quebec. The customer is able to make connections. A business provides service for its territory, it is responsible for its own segments, but it is connected with the remainder of the territory.

**Senator Biron:** Is there any sharing of money between the companies so that it is not necessarily more economical to go as far as Montreal?

**Mr. Gilbert:** Every month we do have interline exchanges with the companies with which we do business and transfer passengers. The prices are already determined. Assuming that a one-way trip from Chicoutimi to Montreal costs \$100, then a pre-established portion of the \$100 will be paid to Orléans and another portion to Intercar; this would work out to the regular price a user would pay for this route. There is already a part that is allocated for Orléans and another one for Intercar.

[English]

**Senator Callbeck:** You say that your business is thriving, that business is up 2 per cent to 3 per cent every year. You are involved in charters, school buses, intercity, and so on. Are there sectors that are more profitable than others; and if so, why?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** I have to admit that there is one sector that is not profitable, namely chartered transports. As for school buses and paratransit, we are getting by, and the same applies to intercity transport.

The beauty of the thing is that our business network developed over time. And whenever a new segment was added, it was integrated to the service we were already providing. So when there is appreciation of the business as a whole, then of course it is profitable. When we examine the individual sectors, as we often do, we are able to identify the trends that I have just described.

Cela permet donc aux gens d'avoir accès à un service express. C'est un service qui est en forte demande. Au temps des Fêtes et lorsqu'il y a des périodes achalandées, on fait deux allers-retours par jour, où nos chauffeurs changent d'autobus et pas les passagers.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Ne serait-il pas beaucoup plus avantageux pour vous d'assurer la liaison entre Québec et Montréal une dizaine de fois par jour? Cela n'augmenterait-il pas vos recettes?

[Français]

**M. Girard:** Les services offerts par Intercar au Québec permettent tous des transferts sur les services d'Autocar Orléans. Les horaires sont intégrés. De partout au Québec, les clients peuvent acheter des billets pour n'importe quelle destination; ce sont des billets interlignes. Donc, dans un seul terminus du réseau, les clients peuvent acheter des billets et aller n'importe où au Québec. On offre au client un service continu. L'entreprise donne le service sur son territoire, elle est responsable de sa portion, mais elle est en lien avec tout le reste du territoire.

**Le sénateur Biron:** Est-ce qu'il y a un partage d'argent entre les compagnies qui fait que ce ne serait pas nécessairement plus rentable d'aller jusqu'à Montréal?

**M. Gilbert:** Mensuellement, nous avons des échanges interlignes avec des compagnies avec lesquelles nous faisons affaire et nous transférons nos passagers. Les prix sont déjà déterminés. Supposons qu'un aller de Chicoutimi pour Montréal coûte 100 \$, il y a une portion préétablie du 100 \$ qui va à Orléans et une portion préétablie qui va à Intercar; ce qui s'apparente au prix régulier qu'un usager paierait pour cette route. Il y a déjà effectivement pour une partie qui est prévue pour Orléans et une autre pour Intercar.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Vous nous avez dit que votre entreprise est prospère et que votre chiffre d'affaires augmente de 2 à 3 p. 100 par année. Vous offrez des services d'autobus nolisés, d'autobus scolaires, d'autocars et le reste. Est-ce que certains d'entre eux sont plus rentables que les autres et si tel est le cas, pourquoi?

[Français]

**M. Gilbert:** Je vous avouerai qu'il y a un secteur qui n'est pas profitable: le transport nolisé. Le transport scolaire et le transport adapté se tirent bien d'affaire, le transport interurbain aussi.

La beauté de notre entreprise, c'est que c'est un réseau qui s'est construit au fil du temps. Et à chaque fois que l'on ajoutait une petite partie, cela venait s'intégrer à la partie déjà existante de notre entreprise. Donc, quand on apprécie l'ensemble de l'entreprise, c'est évident qu'il y a une rentabilité. Et quand on regarde chaque secteur, comme on le fait assez souvent, on est capable de dégager les tendances dont je viens de parler.



[English]

**Senator Callbeck:** You say that the charters are not doing well? I understand that a lot of people in the industry think that charters should be deregulated. What is your view on that?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** As I said at the beginning of my presentation, since 1959 our business has evolved in a regulated environment. We believe that we would be able to manage in a deregulated context but the impact on our basic network and on the communities would be significant.

[English]

**Senator Callbeck:** I am just talking about charters. In other words, what I am hearing is that you would not want to see that deregulated?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** In Quebec, there are permits for the different sectors. We have permits for charter transport as well as permits for intercity bus service. As far as charters are concerned, there are three businesses that are present in the Saguenay-Lac-Saint-Jean area in addition to ours. For the entire province of Quebec, where we operate, there may perhaps be a dozen. At the Dorval and Mirabel airports as well as at Pearson in Toronto, where we often pick up people who are arriving, there may be as many as 50 carriers. So in the case of charters, we already find ourselves in a competitive environment.

[English]

**Senator Callbeck:** So there is competition. You mentioned a small community — I cannot remember its name — and you said that you serviced that small community because you wanted to. I understood that you were not really making money on it. However, is part of the deal that in return for a scheduled run, a profitable route, you have to do this other route? Is that part of the package?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** As I already explained, if we take the example of Saint-Félicien-Chibougamau where a carrier went bankrupt, it did fit in well with our network because it enabled us to service the Aboriginal communities in Sept-Îles, the North Shore, and Lac-Saint-Jean as far as Chibougamau. So in our case it was a choice to serve this community.

It is clear that without the cross-subsidization of the basic network — Sept-Îles, the Saguenay and Lac-Saint-Jean — we would not be able to provide the service between Chibougamau and Saint-Félicien.

**Senator LaPierre:** Does that mean that the part of the network that is profitable supports transportation to Chibougamau and the rest? Since you are doing it without regulation, I suppose it means that you are willing to provide this service?

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Vous dites que le transport nolisé n'est pas rentable? Je crois savoir que bon nombre d'entreprises de transport sont d'avis qu'il faudrait réglementer cette activité. Qu'en pensez-vous?

[Français]

**M. Gilbert:** Comme je vous ai dit au début de ma présentation, l'entreprise, depuis 1959, a évolué dans un contexte réglementé. Nous croyons que nous serions capables d'agir dans un contexte de déréglementation, mais l'impact sur notre réseau de base et sur les collectivités serait important.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Je parlais seulement du transport nolisé. Quoi qu'il en soit, si j'ai bien compris, vous ne tenez pas à ce qu'on dérègle cette activité?

[Français]

**M. Gilbert:** Au Québec, les permis sont segmentés. Nous avons des permis de transport nolisé et des permis de transport interurbain. Au niveau du transport nolisé, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, trois entreprises sont présentes en plus de la nôtre. Au niveau de Québec, où on opère, il y en a peut-être une douzaine. Et aux Aéroports de Dorval et Mirabel ainsi que Pearson à Toronto, où on prend fréquemment des personnes qui arrivent, il peut y avoir jusqu'à cinquante transporteurs. Donc, au niveau du transport nolisé, nous vivons déjà dans un contexte compétitif.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Il y a donc concurrence. Aussi, vous avez mentionné une petite collectivité, dont le nom m'échappe, et que vous desservez parce que vous y tenez et en dépit du fait que ce parcours n'est pas vraiment rentable. J'aimerais savoir cependant si on s'attend à ce que vous offriez cette liaison en retour d'un service à horaire fixe sur un trajet rentable? Est-ce que cela fait partie des conditions?

[Français]

**M. Gilbert:** Comme je l'expliquais tout à l'heure, si on prend l'exemple de Saint-Félicien-Chibougamau où un transporteur a fait faillite, cela s'intégrait bien dans notre réseau parce que cela permettait de desservir les communautés amérindiennes de Sept-Îles et de la Côte-Nord et du Lac-Saint-Jean jusqu'à Chibougamau. Donc, pour nous, ce fut un choix de desservir cette communauté-là.

Il est évident que sans l'interfinancement du réseau de base — Sept-Îles, le Saguenay et le Lac-Saint-Jean —, on ne pourrait pas offrir le service entre Chibougamau et Saint-Félicien.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce que cela veut dire que la partie du réseau est rentable supporte le transport vers Chibougamau et le reste? Puis vous faites cela sans être réglementés, vous le faites parce que vous voulez bien le faire?

**Mr. Gilbert:** As I said, I am doing this because it enables us to serve a particular clientele. To return to the previous example of the cost of \$100 for the trip from Chibougamau to Sept-Îles, the Chibougamau-Saint-Félicien portion may account for \$20 of this. When we decided to offer the service between Saint-Félicien and Chibougamau, we asked ourselves whether we would be operating this segment in order to attract the \$80 fare between Sept-Îles and Saint-Félicien, a service we were already providing.

**Senator LaPierre:** I see. In other words, your Amerindian clientele comes from Chibougamau and usually goes to Sept-Îles?

**Mr. Gilbert:** Exactly.

**Senator LaPierre:** How long does it take to make the trip from Chibougamau to Sept-Îles? It must be a month!

**Mr. Girard:** We don't go there by canoe!

**Mr. Gilbert:** We hope that our network is more efficient than that. It takes two days.

**Senator LaPierre:** There are two things I would like to discuss with you. In view of your competence and the agreements that you can enter into with other carriers, it is obvious that you will be extending your network over the next five years. You are not going to let all this go to waste. If you have the necessary funds and clientele, how would you go about extending your network? And what type of government permission and other formalities would be required to do so?

**Mr. Gilbert:** Our intercity network expanded in the year 2000 because of our acquisition of the Baie-Comeau-Sept-Îles route.

In the past two years we have also taken on many new school bus services. We have consolidated our position. We have agreed to be a regional carrier and to provide service to the Saguenay, the Lac-Saint-Jean area and the North Shore. Since we were serving the Saguenay, Lac-Saint-Jean and the North Shore, our reasoning was that as a regional carrier, we should establish a firm foundation.

There was a school bus company with a fleet of about 100 vehicles. We acquired them in the year 2001. So that means that we do have a strong foundation as a regional carrier in the Saguenay-Lac-Saint-Jean.

For the time being, we do not anticipate any further expansion of the network and the corridors that we now service.

**Senator LaPierre:** If you were to receive government funding for one reason or another, it would mean greater government control. They will want to ensure that the money is properly used. But it can mean more regulation, and more control over your business. Is that a good thing?

**Mr. Gilbert:** At the present time we do not receive any subsidies. In the case of the intercity network I described to you, as well as the school bus services, as well as charters and

**M. Gilbert:** Comme je disais, je le fais parce que cela nous permet de desservir une clientèle. Pour reprendre l'exemple précédent du coût de 100 \$ pour le trajet de Chibougamau à Sept-Îles, la portion Chibougamau-Saint-Félicien peut s'élever, peut-être, à 20 \$. Lorsqu'on a décidé d'offrir le service entre Saint-Félicien et Chibougamau, on s'est posé la question: est-ce qu'on décide d'opérer cette portion-là pour aller chercher le 80 \$ entre Sept-Îles et Saint-Félicien, qu'on desservait déjà?

**Le sénateur LaPierre:** Je comprends. Alors, votre clientèle amérindienne provient de Chibougamau puis, généralement, elle va jusqu'à Sept-Îles?

**M. Gilbert:** C'est cela.

**Le sénateur LaPierre:** Cela prend combien de temps pour aller de Chibougamau à Sept-Îles? Cela doit prendre un mois!

**M. Girard:** Ce n'est pas un canot!

**M. Gilbert:** On espère que notre réseau est plus efficace que ça! Ça prend deux jours.

**Le sénateur LaPierre:** Maintenant, il y a deux choses dont j'aimerais vous parler. Avec la compétence que vous avez et avec les ententes que vous pouvez établir les autres transporteurs, il est évident que vous allez élargir votre réseau durant les prochaines cinq années. Vous n'allez pas perdre tout cela. Si vous aviez les fonds et la clientèle nécessaires, où iriez-vous pour étendre votre réseau? Et qu'est-ce que vous devriez faire pour obtenir les permissions gouvernementales, et ainsi de suite, pour y arriver?

**M. Gilbert:** Au niveau du transport interurbain, notre réseau s'est agrandi en l'an 2000 parce qu'on a fait l'acquisition de la portion Baie-Comeau-Sept-Îles.

Nous avons fait beaucoup d'acquisitions dans les deux dernières années au niveau du transport scolaire. Nous avons consolidé notre position. Nous avons accepté d'être un transporteur régional et de desservir le Saguenay, le Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord. Mais nous nous sommes dits: comme nous desservons le Saguenay, le Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord, et que nous sommes un transporteur régional, aussi bien nous asseoir sur nos assises.

Il y avait un transporteur scolaire qui possédait près de cent véhicules. Nous les avons acquis en l'an 2001. Donc, nous avons vraiment établi nos assises dans le transport régional au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Pour l'instant, il n'y a pas de développement prévu hors du réseau et des corridors que nous desservons à l'heure actuelle.

**Le sénateur LaPierre:** Si vous receviez plus de fonds gouvernementaux pour une raison ou une autre, ça va vouloir dire que les gouvernements voudront exercer plus de contrôle. Ils vont veiller à ce que les fonds soient bien utilisés. Mais cela peut signifier plus de règlements, plus de contrôle sur votre entreprise. Est-ce une bonne chose?

**M. Gilbert:** Je dois vous dire qu'à l'heure actuelle, nous ne recevons aucune subvention. Au niveau de tout le réseau interurbain que je vous ai décrit, de tout le réseau scolaire,



paratransit, with the exception of school buses where we received money from the government to provide this service, there is no type of subsidy at the present time for our operations.

**Senator LaPierre:** I gather that you do have buses to provide transportation for the disabled?

**Mr. Gilbert:** Yes.

**Senator LaPierre:** In the case of disabled persons who wish to travel from Chicoutimi to Quebec City in one of your regular buses, do you have special ramps or equipment?

**Mr. Gilbert:** We have a well-established procedure that is the same for all the Quebec intercity carriers. The person must make reservations from 24 to 48 hours in advance. Our bus drivers have been trained for the boarding of elderly or disabled persons. The system is sold by Prévost Car, the Sainte-Claire manufacturer: it is a special ramp at the back of the bus that can be lowered in order to allow for the boarding of the disabled person in a wheelchair. Inside the bus it is possible for us to move seats to allow this person to stay in the wheelchair.

**Senator LaPierre:** Let's talk about safety. We can take the example of a trip between Saguenay and Quebec City. Let us assume that the driver gets off the bus and it is turned over to a stranger you may not know and this person starts acting crazy. In a case like this, how can you ensure the safety of your passengers?

**Mr. Gilbert:** I am happy to tell you that we are associated with carriers who do take care of their buses and look after the safety of their passengers.

There has to be trust in the other carrier. We know that Orléans Express also has safety and quality standards that go beyond the level required by regulations. So the fact that we exchange a vehicle once a day with Orléans Express is not a cause of concern for us. And if we were unable to ensure the safety of our passengers, we would not do so.

**Senator LaPierre:** Who pays for the gas for the Quebec-Montreal portion of the trip?

**Mr. Gilbert:** It is very technical. At the end of every month, we bill the kilometrage recorded on our vehicle. Orléans Express pays.

**Senator LaPierre:** So you do not lose anything. One last question: Since September 11, has security been a big issue with you, as is the case for airplanes?

**Mr. Gilbert:** Yes, we have talked a lot about security but I must say, in all modesty, that we were pleased to see the recognition of what we have already done. For years now we have been investing in safety, we have been looking after our vehicles and ensuring their proper maintenance.

nolisé et adapté, à part le réseau scolaire où l'argent provient du gouvernement pour opérer les circuits scolaires, au niveau du réseau interurbain, nous ne recevons aucune subvention à l'heure actuelle pour nos opérations.

**Le sénateur LaPierre:** Maintenant, au sujet des handicapés, vous avez des autobus qui sont voués à leur transport?

**M. Gilbert:** Oui.

**Le sénateur LaPierre:** Pour les personnes handicapées qui veulent faire le trajet de Chicoutimi à Québec dans un de vos autobus ordinaires, y a-t-il des rampes ou des équipements spéciaux?

**M. Gilbert:** Il y a une procédure bien établie, qui est la même pour tous les transporteurs interurbains québécois. La personne doit réserver vingt-quatre à quarante-huit heures à l'avance. Nos chauffeurs ont été formés pour l'embarquement des personnes âgées ou des personnes handicapées. Le système est vendu par Prévost Car, le manufacturier de Sainte-Claire: il s'agit d'une rampe à l'arrière de l'autocar, qui descend et qui permet de monter la personne handicapée à bord de son fauteuil dans notre véhicule. Et à l'intérieur du véhicule, on peut déplacer des sièges pour permettre à ces personnes de rester dans leur fauteuil.

**Le sénateur LaPierre:** Parlons maintenant de la sécurité. Disons que vous voyagez entre Saguenay et Québec. Et là, votre chauffeur descend, et vous confiez cet autocar à un étranger que vous ne connaissez peut-être pas, et qui va peut-être faire des folies avec votre autobus. Alors, comment pouvez-vous maintenir la sécurité de vos clients?

**M. Gilbert:** J'ai le plaisir de vous dire qu'on a des transporteurs qui, eux aussi, prennent soin de leurs autobus et qui assument une sécurité à leurs passagers.

Il faut avoir confiance en l'autre transporteur. On sait que le transporteur Orléans Express a, lui aussi, un niveau de sécurité et des standards de qualité qui dépassent les lois et règlements de l'industrie. Donc, pour nous, échanger un véhicule une fois par jour avec Orléans Express n'est pas une source d'inquiétude. Et si on ne pouvait pas assurer la sécurité de nos passagers, on ne le ferait pas.

**Le sénateur LaPierre:** Qui paie le gaz entre Québec et Montréal sur votre autobus?

**M. Gilbert:** C'est très technique. À chaque fin de mois, nous facturons le kilométrage enregistré à bord de notre véhicule. C'est Orléans Express qui paie.

**Le sénateur LaPierre:** Vous ne perdez rien. Une dernière question: depuis le 11 septembre, est-ce qu'on a beaucoup parlé de sécurité, comme on fait pour les avions?

**M. Gilbert:** On a beaucoup parlé de sécurité, mais je dois vous dire, sans prétention, qu'on était heureux que la sécurité soit aussi bien reconnue chez nous. Cela fait des années que nous investissons dans la sécurité, que nous prenons soin de nos véhicules, que nous les entretenons de façon rigoureuse.

We are convinced that the strong emphasis now being placed on security will be a benefit to us. It is obvious that since September 11 there has been more focus on security and travellers are worried.

**Senator LaPierre:** Do you think that before getting on a bus, people will have to go through the same security procedures as when boarding an airplane, that is pass through detectors and so forth?

**Mr. Gilbert:** After the September 11 incidents, a number of journalists phoned our offices to ask that question. Since our network is a regional one for the time being, we did not see any need for such measures. Of course we did raise the awareness of our bus drivers and they check passengers for any signs of inappropriate behaviour.

As for the carriers who provide cross-border service, those who travel to the United States from Canada, I think that measures have been taken to ensure greater security. But at the regional level, aside from raising the awareness of our bus drivers, we have not done anything special.

**Senator Mobina S.B. Jaffer:** I have a question about children travelling alone. How many children make use of your service in the course of a year?

**Mr. Gilbert:** From memory, I would say about 5,000 children.

[English]

**Senator Jaffer:** Do you do any publicity? How do people, parents know about your service? I am very interested, because where I come from in British Colombia there is no service like that.

[Translation]

**Mr. Gilbert:** We are a regional carrier, as I already said. We invest about 1 per cent of our total sales in advertising to make our services better known, whether it relates to security, to our travel packages or new services such as those for children travelling alone or disabled persons.

As you probably know, the cost of television, radio and media advertising is not nearly as expensive in the regions as it may be in big cities like Montreal, Vancouver or Toronto. This means that we can have good advertising campaigns to promote our intercity service.

Our services are made known both by the people who use them and the advertising we do in our region.

[English]

**Senator Jaffer:** Do you see an increase in the use of the service in the future, with unaccompanied children?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** We are aware of the fact that unfortunately, in reality, there are couples that separate. This means that in regions like the Saguenay and Quebec City, where there is a sizeable

Que la sécurité soit plus intensifiée maintenant, nous sommes convaincus que cela va être intéressant pour nous. Puis c'est évident que depuis le 11 septembre, la sécurité est davantage mise de l'avant, et les voyageurs qui voyagent sont inquiets.

**Le sénateur LaPierre:** Croyez-vous qu'avant de monter dans un autobus, on sera obligé de faire les mêmes démarches sécuritaires que lorsqu'on prend un avion, c'est-à-dire passer par les détecteurs, et cetera?

**M. Gilbert:** Après les incidents du 11 septembre, certains journalistes ont appelé nos bureaux justement pour poser cette question. Comme notre réseau est vraiment régional pour l'instant, on n'y voyait pas la nécessité. C'est sûr que nos chauffeurs ont été sensibilisés, et ils vérifient les passagers qui pourraient être turbulents ou qui seraient en dehors des normes.

Mais pour les transporteurs qui font de l'interfrontalier, ceux qui vont aux États-Unis à partir du Canada, je pense que des mesures ont été prises pour assurer une plus grande sécurité. Mais au niveau régional, à part une sensibilisation auprès de nos chauffeurs, on n'a rien fait.

**Le sénateur Mobina S.B. Jaffer:** J'ai une question au sujet des enfants qui voyagent seuls. Combien d'enfants utilisent votre service chaque année?

**M. Gilbert:** Selon notre mémoire, près de 5 000 enfants.

[Traduction]

**Le sénateur Jaffer:** Annoncez-vous vos services? Comment les gens peuvent-ils se renseigner à leur sujet? Ça m'intéresse beaucoup, car dans ma ville de Colombie-Britannique, il n'existe aucun service de ce genre.

[Français]

**M. Gilbert:** On est une entreprise régionale, comme j'ai dit tout à l'heure. On investit près de 1 p. 100 de notre chiffre d'affaires global en publicité, pour faire connaître nos services, que ce soit de la publicité axée sur la sécurité, sur nos forfaits, sur nos nouveaux services comme les enfants qui voyagent seuls ou les personnes handicapées.

Comme on le sait, la télévision, la radio et les médias sont beaucoup moins onéreux en régions qu'ils peuvent l'être dans les grands centres comme Montréal, Vancouver ou Toronto. Cela nous permet d'avoir de bonnes campagnes de publicité pour promouvoir notre service interurbain.

Ces services sont connus tant par leur utilisation que par la publicité que nous faisons dans notre région.

[Traduction]

**Le sénateur Jaffer:** Entrevoyez-vous une augmentation du nombre de ces services avec enfants non accompagnés?

[Français]

**M. Gilbert:** Nous sommes conscients que, malheureusement, dans le monde où nous vivons, il y a plusieurs couples qui se séparent. Donc, dans des régions comme le Saguenay et Québec,



population, there is an increasing number of people whose children must travel alone on our network. We think that this trend of children travelling alone will probably increase.

I should mention that since we began offering this service, there have never been any serious cases of children disappearing or being forgotten by our bus drivers. The service works very well.

**The Chairman:** I have a short supplementary question on this point.

When the child reaches his or her destination and the parent has not yet arrived, is there any service to look after the child until the parent shows up?

**Mr. Gilbert:** Normally we expect the parent to be there since he or she must sign the release form. Otherwise, the child is kept in the terminal since the driver cannot stay with the child. In 99 per cent of the cases, the parent is there for the child's arrival. In the other cases, the child is kept in the terminal and the terminal will see to it that the discharge form is signed.

**Senator LaPierre:** Do the police carry out a security investigation for all of your drivers?

**Mr. Gilbert:** Under the legislation we are required every six months to obtain a copy of the bus driver's driving record from the Société de l'assurance-automobile du Québec. In addition, every year we also carry out a background check of our driver's criminal history. We ask them to obtain a certificate of criminal history from their municipality.

**Senator Biron:** I do not wish to be indiscreet, but what is your most profitable route?

**Mr. Gilbert:** Yes, it is an indiscreet question.

**Senator Biron:** I suppose that it is between Chicoutimi and Quebec City, but I am not asking you confirm this.

Now if there were deregulation, it is possible that your competition would be for your most profitable route. Is it possible that, if faced with such competition, you would have to improve this route and possibly do away with Havre-Saint-Pierre and Sept-Îles? In the event of deregulation, would you have to give up certain services?

**Mr. Gilbert:** We have never taken an in-depth look at this kind of scenario. There is no doubt that if there were competition on the Quebec City-Chicoutimi route, we would need all our financial resources. So it is possible that some of the less profitable communities that we serve at the present time would be abandoned.

The situation you refer to, Senator Biron, involves the principle of cross-subsidization. This requires a different analysis for the segments of a route that are profitable; I am referring to a longer route. Certain portions of the route may be profitable and thus support another portion of the same route.

où il y a une population importante, nous voyons plus de gens dont les enfants doivent voyager seuls sur notre réseau. Nous pensons qu'il y aura, en effet, une augmentation du nombre d'enfants voyageant seuls.

Il est important de mentionner que depuis que le service est en place, on n'a jamais eu de cas graves d'enfants qui sont disparus ou qui ont été oubliés par un de nos chauffeurs. Le service fonctionne très bien.

**La présidente:** J'ai juste une petite question complémentaire sur ce point.

Quand vous arrivez à destination avec l'enfant et que le parent n'est pas encore arrivé, y a-t-il un service qui s'occupe de l'enfant tant que le parent ne se présente pas pour venir le chercher?

**M. Gilbert:** C'est évident qu'on espère que le parent va être sur place, parce qu'il doit signer le formulaire de décharge. Sinon, l'enfant est confié au terminus, parce que le chauffeur ne peut pas rester avec l'enfant. Dans 99 p.100 des cas, le parent est là pour accueillir l'enfant. Dans les autres cas, on confie l'enfant au terminus et c'est le terminus qui se chargera de faire signer le formulaire de décharge.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce les forces policières font des enquêtes de sécurité sur chacun de vos chauffeurs?

**M. Gilbert:** Il est prescrit dans la loi qu'à tous les six mois, nous devons demander le dossier de conduite du conducteur à la Société d'assurance-automobile du Québec. De plus, chaque année, nous vérifions les antécédents criminels de nos conducteurs. Nous leur demandons de se présenter à leur municipalité pour obtenir leur certificat d'antécédents criminels.

**Le sénateur Biron:** Je ne voudrais pas être indiscret, mais quelle est votre route la plus rentable?

**M. Gilbert:** En effet, c'est une question indiscrete.

**Le sénateur Biron:** Je présume que c'est entre Chicoutimi et Québec, mais je ne vous demande pas de le confirmer.

Maintenant, si vous étiez déréglementé, il est possible que votre compétition serait sur votre route la plus rentable. Est-ce possible que, pour faire face à la compétition, vous devriez renforcer cette route-là et, possiblement, laisser tomber Havre-Saint-Pierre et Sept-Îles? Si la déréglementation se faisait, est-ce que cela vous obligerait à laisser tomber certains services?

**M. Gilbert:** On n'a jamais examiné un tel scénario en profondeur. Il est certain qu'en étant concurrencés sur la route Québec-Chicoutimi, on aura besoin de toutes nos ressources financières. Donc, il est possible que les communautés plus ou moins rentables que l'on dessert à l'heure actuelle soient abandonnées.

La notion que vous soulevez, Sénateur Biron, est celle des conséquences de l'interfinancement. Il faut analyser cela différemment sur des portions de route qui sont rentables, sur une longue route. Certaines portions de route peuvent être rentables et soutenir une autre portion de cette même route.

There are certain time slots that may be more profitable and support the less profitable ones. For example, Friday evening and Sunday evening services for long routes are generally more profitable than the same service on a Tuesday morning.

The idea of destabilization as a result of competition must also be examined in relation to segments of the same route, and not merely comparing one route to another, as well as from a point of view of timetables in relation to other timetables for the same route. All these different levels or degrees of cross-subsidy exist. What exactly do they amount to and what would their impacts be? We are anxious to see what your conclusions are.

[English]

**Senator Oliver:** I have two brief questions, one related to school buses and the other to charters.

School buses are used to transport children from home to school and from school to home. These buses require a large capital outlay. Is there not some additional use that can be found for those buses? For example, could those buses not be used to transport seniors, elderly people, or others living in a remote or rural area who have to go into a major metropolis, say, Chibougamou or Roberval? Could those buses not be used in the evening for this purpose, after the children have been delivered home, to maximize the use of that particular asset?

On the same topic, are your school buses all the same size, or are some large and some small? Is it part of your business plan to look at alternative uses for school buses?

On the subject of charters, you were very critical in your brief of charter buses. You say this in your brief: "In the charter transportation sector, important investments have been artificially stimulated by financial support of suppliers and manufacturers of motorcoaches, regarding institutional lenders." Can you explain that statement? Can you outline some of the facts supporting that very strong statement against how some charter carriers are financed and get benefits?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** To answer your first question, it is possible to consider using our school buses for other purposes than regular school bus transportation. We have made a significant investment in school bus transportation but it is not as large as our investment in the long-haul intercity buses we now operate.

Obviously, the kind of service and comfort for people travelling on our intercity routes would not be the same if we were to use school buses.

Des plages horaires peuvent être rentables et en soutenir d'autres qui ne sont pas rentables. Par exemple, les services du vendredi soir et du dimanche soir sur des longues routes, généralement, sont plus rentables que le même service le mardi matin.

La notion de déstabilisation par la concurrence, il faut aussi la voir en fonction des portions d'une même route, et non pas seulement d'une route à l'autre, et aussi dans des horaires par rapport à d'autres horaires sur une même route. Tous ces différents niveaux, degrés ou concepts d'interfinancement existent. Dans quelle mesure existent-ils exactement, et quels en seraient les impacts? Nous avons hâte de connaître vos conclusions.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** J'ai deux brèves questions, l'une sur les autobus scolaires et l'autre sur le transport nolisé.

Les autobus scolaires servent à transporter les enfants de leur foyer à l'école et de l'école au foyer. Ce genre de service nécessite une importante mise de fonds. Par conséquent, y aurait-il moyen d'utiliser aussi ces autobus à d'autres fins? Ainsi par exemple, est-ce qu'on ne pourrait pas s'en servir pour transporter des personnes âgées ou des personnes vivant dans des lieux éloignés ou des régions rurales, lorsqu'elles doivent se rendre dans un grand centre comme Chibougamau ou Roberval? Est-ce qu'on ne pourrait pas faire cela en soirée, une fois que les enfants sont revenus à la maison, pour tirer le maximum de ces moyens?

Sur le même sujet, vos autobus scolaires sont-ils tous de la même taille, ou certains sont-ils grands et d'autres petits? Tenez-vous compte dans votre plan d'entreprise des autres usages que vous pourriez tirer de vos autobus scolaires?

Maintenant, au sujet des services nolisés, votre mémoire est très critique. Vous affirmez en effet, et je cite: «Dans le secteur du transport nolisé, d'importants investissements ont été artificiellement stimulés par l'appui financier des fournisseurs et fabricants d'autocars auprès des prêteurs institutionnels». Pouvez-vous expliquer cette affirmation? Quels faits pouvez-vous invoquer pour appuyer une affirmation aussi négative au sujet du financement de certaines compagnies de transport nolisé et de la façon dont elles rentabilisent leur exploitation?

[Français]

**M. Gilbert:** Pour répondre à votre première question, il est possible d'envisager l'utilisation de nos véhicules scolaires à d'autres usages que le transport scolaire régulier. L'investissement que nous avons fait dans le transport scolaire est important, mais il est beaucoup moins important que pour les autobus long courrier qui exploitent nos routes interurbaines à l'heure actuelle.

Il est bien évident que le service et le confort offerts aux personnes qui voyagent sur nos routes interurbaines, et qui seraient éventuellement desservies par des autobus scolaires, ne seraient plus les mêmes.



However, in order to provide service to more remote communities or smaller towns, then of course we would be willing to make use of school buses.

[English]

**Senator Oliver:** Do you have more than one size of minibus?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** We have different sizes of school buses. We have a regular long school bus that can hold up to 72 students. And we have a minibus that can hold up to 25 students.

As for the second question, it is clear that chartered transportation is currently a highly competitive area, and one where there is a price war underway, at least in Quebec. And the prices of the vehicles that we buy from our manufacturers, Prevost Car or MCI, have gone up constantly from year to year.

For the past year, we have seen that the bus resale market has been collapsing. When vehicles were resold, transportation companies were making money, because the market for used buses was very good. But with what has happened in the past year, it is increasingly difficult to sell used vehicles and make profits on resales.

[English]

**Senator Oliver:** What were some of the benefits that suppliers and manufacturers of buses gave to the charter carriers?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** If I fully understand your question, you are talking about manufacturers like Prevost Car or MCI?

**Senator Oliver:** Yes.

**Mr. Gilbert:** As for the benefits they have provided, well, it is clear that the vehicles are comfortable, they are large passenger vehicles, and luxurious. But clearly, when there are only two manufacturers, as is the case, we do not have many opportunities to find vehicles at a better price.

You alluded to the study on charters that will be published within the next few weeks. The study of the financial situation of companies providing charter service shows that many companies obtained financing equal to 100 per cent of the value of the vehicle when they bought new vehicles from the two manufacturers.

The manufacturers provided this 100 per cent financing of the vehicle and encouraged this 100 per cent financing of the new vehicle, through their sister finance companies. This was possible because one, two or five years later, the used vehicle could often be resold for an amount equal to what had been paid for it initially.

**Senator Oliver:** Because the value had appreciated.

Mais dans le but de trouver des moyens de desservir des communautés qui sont plus éloignées ou des petites villes, il est évident que nous serions prêts à utiliser des véhicules scolaires.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Avez-vous des minibus de plusieurs tailles?

[Français]

**M. Gilbert:** On a différentes tailles d'autobus scolaires. On a l'autobus scolaire régulier, long, qui peut contenir jusqu'à soixante-douze élèves. Et on a le minibus qui peut contenir jusqu'à vingt-cinq élèves.

En ce qui a trait à la deuxième question, il est évident que le transport nolisé, pour le moment, est un domaine qui est très compétitif, et pour lequel il y a une guerre de prix, du moins au Québec. Et les prix des véhicules, d'année en année, ont augmenté de façon constante lorsqu'on les achète de nos manufacturiers, que ce soit Prevost Car ou MCI.

Ce qu'on voit aussi depuis un an, c'est que le marché de la revente d'autobus est en train de s'écrouler. Lors de la revente du véhicule, les transporteurs faisaient de l'argent, parce que le marché de l'autobus usagé était très bon. Mais avec ce qui s'est passé dans la dernière année, la revente de véhicules, et donc le profit sur la revente, est de plus en plus difficile à réaliser.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Quels sont certains des avantages que les fournisseurs et les fabricants d'autobus ont accordés aux compagnies de services nolisés?

[Français]

**M. Gilbert:** Si je comprends bien votre question, vous me parlez de manufacturiers comme Prevost Car ou MCI?

**Le sénateur Oliver:** Oui.

**M. Gilbert:** Pour ce qui est des bénéfices qu'ils nous ont apportés, et bien, il est évident que les véhicules sont confortables, ce sont des véhicules de grande route, des véhicules luxueux. Mais il est certain que lorsqu'on a seulement deux manufacturiers, comme c'est le cas, cela nous laisse peu de solutions pour trouver des véhicules à meilleurs prix.

Vous avez fait allusion à l'étude sur le transport nolisé qui sera publiée dans les prochaines semaines. L'examen qui a été fait de la situation financière des entreprises faisant du transport nolisé illustre que plusieurs entreprises obtenaient un financement égal à 100 p. 100 de la valeur du véhicule lorsqu'elles l'achetaient neuf des deux manufacturiers.

Les manufacturiers soutenaient ce financement à 100 p. 100 du véhicule et encourageaient, par des compagnies de finance soeurs des manufacturiers, ce financement à 100 p. 100 du véhicule neuf. Et ceci était possible parce que la revente de ces véhicules usagés, un, deux ou cinq ans après, pouvait souvent être faite à un montant égal à celui qu'on avait payé au départ.

**Le sénateur Oliver:** Parce qu'ils se sont appréciés.

**Mr. Gilbert:** Each year, the price of new vehicles went up so much that used vehicles maintained their value. They were 100 per cent financed, and could often be resold at the same price.

Accountants would say that there had been a gain on disposal of the asset. And often, companies used this gain on disposal of the asset to recapitalize or refinance their company, even if their daily operations were in a deficit.

**Senator Oliver:** I see. Thank you.

[English]

**Senator Callbeck:** I want to ask about parcel service, which is something that has not been raised this morning. Do you promote that service?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** We do in fact provide parcel service on the entire intercity network we serve.

[English]

**Senator Callbeck:** But is it something that you promote? What is the cost of your services in comparison to those of Priority Post? Are you competitive?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** Obviously, we promote this service. And we believe that part of the company's development will be in this area in the future.

Our prices increased recently, in 2001, and we studied the competition. We made sure that our prices were competitive and that we also had some competitive advantages, such as same-day delivery.

So to answer your question more clearly, we do promote parcel service, and in fact, we are competitive.

[English]

**Senator Callbeck:** Is this a sector of your business this is growing a lot?

[Translation]

**Mr. Gilbert:** Revenues from parcel service have remained more or less stable in recent years. Last year, we assessed our situation and we thought that this could be a sector we could develop in the future, hoping to do as Greyhound has done in the Canadian West, to try to obtain a larger portion of the revenues from parcel delivery.

The problem in Quebec is that the network is fragmented. So you have to come to an agreement with other carriers, like Autobus Maheu and Autocar Orléans Express. And that is precisely what we did last year.

**M. Girard:** Chaque année, les prix des véhicules neufs augmentaient tellement que les véhicules usagés gardaient leur valeur. Ils étaient financés à 100 p. 100, et ils pouvaient être revendus au même prix.

Les comptables diraient qu'il y avait un gain sur disposition d'actif. Et souvent les entreprises utilisaient ce gain sur disposition d'actif pour se recapitaliser ou pour refinancer leur entreprise, même si elles avaient eu des opérations quotidiennes déficitaires.

**Le sénateur Oliver:** Je comprends. Merci.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** J'aimerais maintenant vous interroger au sujet des services de colis, dont personne n'a encore parlé ce matin. Offrez-vous un tel service?

[Français]

**M. Gilbert:** Sur tout le réseau interurbain que nous desservons, nous offrons, en effet, le service de colis.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Mais est-ce que vous faites la promotion de ce service? Combien coûte-t-il en comparaison de celui de la poste prioritaire? Êtes-vous concurrentiels?

[Français]

**M. Gilbert:** Évidemment, nous faisons la promotion de ce service. Et nous croyons qu'une partie du développement de l'entreprise se fera dans ce secteur à l'avenir.

Nous avons eu une augmentation de prix récemment, en l'an 2001, et nous avons étudié la compétition. Nous nous sommes assurés que nos prix étaient concurrentiels et que nous avions aussi certains avantages concurrentiels, comme la livraison le même jour.

Donc, pour répondre à votre question plus clairement, nous promouvons le service de colis, et, dans les faits, nous sommes compétitifs.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce que ce sous-secteur de vos activités est en forte expansion?

[Français]

**M. Gilbert:** Le chiffre d'affaires dans le domaine du colis a été sensiblement stable ces dernières années. L'année dernière, nous avons évalué notre situation et nous avons pensé qu'à l'avenir, ce serait un secteur que nous pourrions développer, en espérant, comme l'entreprise Greyhound l'a fait dans l'Ouest canadien, aller chercher une partie plus importante de revenus provenant du service de colis.

Le problème au Québec, c'est que le réseau est morcelé. Il faut donc s'entendre avec d'autres transporteurs, comme Autobus Maheu et Autocar Orléans Express. Et c'est ce que nous avons fait durant la dernière année.



**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Gilbert and Mr. Girard, for coming. We really appreciate the information you have given us. Feel free to forward other information if you think of other details that might help us.

As you can see, we are very serious about this work. The senators were well prepared and asked you a lot of questions this morning. We are very interested in this matter.

**Mr. Girard:** Rest assured that we will forward any further documentation that might flesh out this morning's answers.

**The Chairman:** Our next witnesses are from Kéroul, Mr. André Leclerc, Director General of Kéroul, and Ms Johanne St-Martin, Transport Development Assistant.

**Mr. André Leclerc, Director General of Kéroul:** Thank you very much for inviting us to state our position. By the way, if the translators do not understand, they can ask me to repeat myself, at no extra cost!

Kéroul is a touristic and cultural development organization. Our goal is to promote touristic and cultural accessibility, to show the industry how to deal with people with restricted ability.

We say "people with restricted ability" because that covers not just people in wheelchairs, but also the blind, short people, the obese, the temporarily disabled, little people, parents with strollers, or anyone with mobility issues. And we know that the population is increasingly aging and that there will be more and more mobility problems

Kéroul attempts to convince the industry of the market potential of this 15 per cent of the population. That percentage is going to grow more and more because of the phenomenon of population aging. If Canada wants to position itself as an accessible touristic and cultural destination, the product will have to be improved.

Enter Kéroul with its four-pronged research program to inventory all of the accessible spots in Quebec — hotels, restaurants, camp grounds and museums — with very, very detailed criteria. Based on these questionnaires, Kéroul processes the information and assigns an accessibility rating.

And I forward this information to the tourism network for inclusion in travel guides. We have managed to convince Tourisme Québec to set up a tourism industry quality program; accessibility is one of the quality criteria. We are basically going to inventory these places and disseminate the information. And in places that are not accessible, we tell people they will have to improve.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Gilbert et monsieur Girard, de votre présence ici. Nous avons vraiment apprécié les renseignements que vous nous avez donnés. Soyez bien à l'aise de nous fournir d'autres renseignements si vous pensez à d'autres précisions qui pourraient nous aider.

Comme vous voyez, nous faisons ce travail avec beaucoup de sérieux. Les sénateurs se préparent bien, ils vous ont posé beaucoup de questions ce matin. Nous nous intéressons beaucoup à ce dossier.

**M. Girard:** Soyez assurés que nous vous ferons parvenir toute documentation additionnelle qui pourrait élaborer les réponses de ce matin.

**La présidente:** Nos prochains témoins sont de Kéroul, M. André Leclerc, directeur général de Kéroul, et Mme Johanne St-Martin, adjointe au développement transport.

**M. André Leclerc, directeur général de Kéroul:** Merci beaucoup de nous avoir invités à exprimer notre opinion. Une petite précision: si les traducteurs ne comprennent pas, ils pourront me faire répéter, c'est le même prix!

Kéroul est un organisme de développement touristique et culturel. On essaie de développer l'accessibilité touristique et culturelle pour montrer à l'industrie comment accueillir les personnes à capacité physique restreinte.

On dit: «personnes à capacité physique restreinte» parce que cela n'englobe pas seulement les personnes en fauteuil roulant, mais aussi les personnes aveugles, les personnes courtes, les personnes obèses, les personnes temporairement handicapées, les personnes de petite taille, les parents utilisant une poussette, donc, toute personne qui a des problèmes de mobilité. Et on sait que la population vieillit de plus en plus et qu'il y aura de plus en plus de problèmes de mobilité.

Kéroul essaie de convaincre l'industrie du marché potentiel qui représente ce 15 p. 100 de la population. Cette proportion va augmenter de plus en plus à cause du phénomène du vieillissement de la population. Si le Canada veut se positionner comme destination touristique et culturelle accessible, il va falloir améliorer le produit.

Kéroul est là, et on a quatre volets pour travailler un programme de recherche pour répertorier tous les endroits accessibles au Québec, les hôtels, les restaurants, les campings et les musées, avec des critères très, très élaborés. À partir de ces questionnaires, Kéroul traite l'information et donne une cote d'accessibilité.

Et je me permets de donner l'information au réseau touristique pour qu'il l'intègre dans les guides touristiques. On a réussi à convaincre Tourisme Québec d'élaborer un programme de qualité pour l'industrie touristique; l'accessibilité est un des critères pour avoir la qualité. En gros, on va répertorier les endroits et on diffuse l'information. Et on dit à ceux qui ne sont pas accessibles ce qu'ils devraient améliorer.

Second, we have a training program for tourism industry workers. We have developed training courses for tourism students and for Air Canada, casino and bus company employees. We have developed courses for every type of tourism worker. And the courses are given by disabled people.

Third, we do a lot of advocacy work. We do a lot of lobbying to raise awareness in the tourism and cultural industry. We also give clients information on the various accessible places in Quebec.

Kéroul is currently sharing its expertise across Canada. We want to open offices in different provinces, because Kéroul's expertise is unique in the world. We are involved with the OPHQ and the Canadian Tourism Commission in a project to develop international accessibility criteria that would be recognized as international standards.

Our goal for the past 20 years has been to position Quebec as an accessible tourist destination. The market for people with restricted ability is a very viable market because these people often travel in twos or threes. It would therefore be in Canada's interest to carve out a niche to attract those tourists.

There are, after all, 45 million disabled people in the United States and 50 million in Europe. I hope they don't all come to Quebec at the same time!

I would ask my colleague to continue the presentation and to give a broad outline of our brief, in order to give the translators a break.

**Ms Johanne St-Martin, Transport Development Assistant, Kéroul:** Just to add to what Mr. Leclerc was saying before, Kéroul has made written submissions on transportation many times. In this brief, we have gathered together recommendations that we have often made and explained to various task forces. Given the subject matter, we will of course focus on buses and bus stations.

Unfortunately, we did not have time to translate this brief, but I believe you will be able to do so later.

We represent users with restricted ability. That is the basis for all of our recommendations.

With respect to the motor coach operators' code of practice, our main observation is that the present code of practice is not very detailed. We therefore give instructions to motor coach operators and owners to enable them to serve clients with restricted ability well.

What we are hoping for and recommending is more specific physical dimensions under the code of practice. By physical dimensions, I mean bus aisle width, room for a guide dog, and so on. We would like to have more detailed specifications because the code is too open to interpretation by motor coach owners.

Deuxièmement, on a un programme de formation pour le personnel de l'industrie touristique. On a développé des cours de formation pour les étudiants en tourisme, pour le personnel d'Air Canada, des casinos et des compagnies d'autobus. On a développé des cours pour chaque type d'intervenants en tourisme. Et ce sont des personnes handicapées qui donnent les cours.

Troisièmement, on fait beaucoup de représentation. On fait beaucoup de lobbying pour convaincre l'industrie touristique et culturelle d'augmenter ses connaissances. On donne aussi de l'information à la clientèle sur les différents endroits accessibles au Québec.

Kéroul est en train de répandre son expertise à travers le Canada. On veut ouvrir des bureaux dans différentes provinces, parce que l'expertise de Kéroul est unique au monde. On fait partie de l'OPHQ et, avec la Commission canadienne du tourisme, on a un projet pour élaborer des critères d'accessibilité internationaux qui seraient reconnus par l'OLP, pour avoir des standards internationaux.

Ce qu'on fait depuis vingt ans, c'est d'essayer de positionner le Québec comme destination touristique accessible. Le marché des personnes à capacité physique réduite est un marché rentable, très rentable, parce que ces personnes voyagent souvent à deux ou à trois. Il serait donc dans l'intérêt du Canada de se tailler une niche pour amener ces touristes-là.

Il y a quand même 45 millions de personnes handicapées aux États-Unis et 50 millions en Europe. J'espère qu'elles ne viendront pas au Québec toutes en même temps!

Je demanderais à ma collègue de travail de continuer la présentation et de tracer les grandes lignes de notre mémoire, pour reposer les traducteurs.

**Mme Johanne St-Martin, adjointe au développement transport, Kéroul:** En fait, pour compléter ce que monsieur Leclerc disait tantôt, Kéroul, à maintes occasions, a écrit des mémoires, notamment au niveau du transport. Dans ce mémoire, nous avons regroupé les recommandations qu'on a souvent exprimées et expliquées à différents groupes de travail. Bien sûr, étant donné le sujet, on va se concentrer sur les autocars et les terminus.

Malheureusement, on n'a pas eu le temps de traduire le mémoire présenté, mais je pense que vous allez pouvoir le faire par la suite.

Nous représentons les usagers à capacité physique restreinte. Donc, toutes nos recommandations vont en ce sens.

Pour ce qui est du Code de pratique des autocaristes, notre constatation principale est qu'en ce moment, le Code de pratique n'est pas très détaillé. Nous donnons donc des directives aux autocaristes et aux propriétaires afin qu'ils puissent bien desservir la clientèle à capacité physique restreinte.

Ce que nous espérons et recommandons, c'est que les dimensions des dispositifs dont il est question dans le Code de pratique soient plus précises. Quand je parle de dimensions de dispositifs, il s'agit de la largeur du corridor dans l'autobus, l'espace qu'on peut donner pour un chien guide, et ainsi de suite.



For some people, a suitable width is  $x$  centimetres, whereas for others, it is different. So there is not necessarily enough room for people in wheelchairs. Often, they have to get out of their wheelchair and into a boarding chair, and that sometimes causes problems. The steps and all of these little obstacles are unacceptable, and we would like the code standards to be a bit more precise.

As a matter of fact, greater precision would greatly assist manufacturers and carriers.

Now let's talk about bus terminals. The bus terminals in Quebec City and Montreal are fine. Their main purpose is to accommodate buses. But in the regions, bus terminals are often corner stores, service stations, et cetera. And unfortunately, those places are not usually accessible.

Obviously, with the help of Mr. Leclerc and others like the Quebec Department of Transportation and Tourisme Québec, we are trying to find solutions to this problem, to find a network of restaurants or other facilities that would be accessible and open to clients with restricted ability.

At present, in addition to terminals that are not accessible, we know that bus passengers do not always have accessible washrooms on board. Drivers must therefore stop every two and a half hours at accessible places for those passengers. That may be a drawback. But it would be good if that were included in the terminals.

We have also noticed that it is hard for those in the industry to offer cultural or travel packages to groups of people with restricted ability. Unfortunately, there is not a lot of room in a bus. If more than one person is travelling, it is hard. A bus cannot accommodate a group.

We recommend better bus access for wheelchair passengers — more buses with more room for wheelchairs — to facilitate group travel. We hope the government will support this initiative so that there will be more accessible buses for our clients in all provinces.

We are also concerned about deregulation. That is not necessarily the purpose of today's meeting, but Kéroul and many others in the bus industry sincerely hope that current accessibility and service quality will never be lost.

Even with a code of practice, it is often hard to get services for those with restricted ability. We fear that deregulation would undermine hard-won quality services for our clients.

On aimerait qu'il y ait plus de précision, parce que, pour les propriétaires d'autobus, il y a trop de place laissée à l'interprétation.

Pour certaines personnes, une largeur convenable est  $X$  nombre de centimètres, alors que pour d'autres, c'est différent. Donc, on n'a pas nécessairement suffisamment d'espace pour les personnes en fauteuil roulant. Souvent, elles doivent se déplacer de leur fauteuil roulant à la chaise d'embarquement, et cela peut parfois causer des problèmes. Les marches et tous ces petits obstacles sont déplorables, et on aimerait que les normes du Code soient un petit peu plus précises.

En fait, si c'était précisé davantage, cela faciliterait beaucoup la tâche des constructeurs et des transporteurs.

Passons maintenant aux terminus. Quand on parle des terminus de Québec ou de Montréal, ça va. Ce sont des terminus qui ont comme but premier d'accueillir les autocars. Mais quand on s'en va en régions, on a souvent des terminus qui sont des dépanneurs, des stations-service, et cetera. Et malheureusement, ces endroits-là ne sont généralement pas accessibles.

Évidemment, en compagnie de M. Leclerc et de d'autres intervenants comme le ministère des Transports du Québec et Tourisme Québec, on essaie de trouver des solutions à ce problème, de trouver un réseau, soit de restaurants ou autres qui pourraient être accessibles et accueillir la clientèle à capacité physique restreinte.

Présentement, en plus des terminus qui ne sont pas accessibles, on sait que les gens qui voyagent en autobus n'ont pas toujours des salles de toilette à bord qui sont accessibles. Il faut donc que les chauffeurs arrêtent aux deux heures et demie à des endroits accessibles pour ces personnes. Cela peut être une contrainte. Mais ce serait bien que ce soit inclus dans les terminus.

Également, on a remarqué qu'il est difficile pour les intervenants de l'industrie d'offrir des forfaits culturels ou touristiques à des groupes de personnes à capacité physique restreinte. Malheureusement, dans les autobus, on n'a pas beaucoup d'espace. Si on voyage à plus d'une personne, c'est difficile. Dans un autocar, on ne peut pas amener un groupe.

Ce que nous recommandons, c'est que les voyageurs en fauteuil roulant aient plus facilement accès à des autocars accessibles, qu'il y en ait plus, qu'il y ait plus de place pour les gens, et ceci pour faciliter les voyages en groupe. On espère que le gouvernement appuiera cette initiative, afin qu'il y ait plus d'autobus accessibles pour notre clientèle, et ce, dans toutes les provinces.

Nous nous préoccupons aussi de la déréglementation. Ce n'est pas nécessairement le but de la rencontre d'aujourd'hui, mais pour Kéroul et pour beaucoup d'intervenants dans le milieu des autocars, on souhaite fortement que l'accessibilité et la qualité de service qu'il y a en ce moment ne soient jamais perdues.

Même s'il y a un Code de pratique, on a souvent de la difficulté à avoir des services pour la communauté à capacité physique restreinte. Nous craignons que s'il y avait déréglementation, cela enlèverait des acquis obtenus après beaucoup d'efforts quant au service de qualité pour notre clientèle.

If there is deregulation, Kéroul's position is that we would like to have guarantees that services for people with restricted ability will be maintained without any effect on quality. That is crucially important to us.

I referred earlier to room for an animal. It still happens that animals are denied permission to board, guide dogs or assistance dogs. For example, in Ottawa, a woman told us the following anecdote. She was travelling with her spouse. She is blind but has a white cane, and her spouse had a guide dog. They were told there would be a charge for bringing the guide dog. A lot of training remains to be done because, unfortunately, even with the code, which clearly says the dog must be allowed, they were still refused. And that happened in Ottawa, not in some rural area, but in a big city.

So if we lose the code or if there is deregulation, that is what we are afraid of.

We feel that buses are an essential service for our clients. Of course, there is the train, the plane, et cetera. However, buses serve many towns in Canada. That is not necessarily the case for planes and trains.

Also, keep in mind that in many cases, people with restricted ability have limited financial means. It is important that a person at least be able to travel by bus to visit family, cultural sites, and so on. Without that option, which is economical and accessible, people with restricted ability would have fewer opportunities to travel freely. It is therefore an essential mode of transportation.

That is a general outline of our submissions. In fact, the brief goes into much greater detail. We provide statistics on passenger characteristics and patterns and on obstacles these people may encounter. I have given you our usual recommendations. Do you have any questions?

**The Chairman:** Thank you for your presentation, Mr. Leclerc and Ms St-Martin. I must say, Mr. Leclerc, that we have come a long way since 1970, when you tried hitchhiking and decided to devote your energy to tourism development.

**Mr. Leclerc:** You have a good memory!

**The Chairman:** We are well informed, and we have done our homework, Mr. Leclerc.

I congratulate you on what you have accomplished since 1970. This issue is important to us. I think the statistics you have presented and the information you have added orally this morning, in addition to the document we have before us, are very important.

I have a few questions, and then I will turn the floor over to my colleagues.

Does the bus industry feel there is sufficient market potential?

S'il y avait déréglementation, la position de Kéroul est que nous aimerions avoir des garanties que le service pour les personnes à capacité physique restreinte sera maintenu et que la qualité sera toujours là. Pour nous, cet aspect est primordial.

Je parlais tantôt de l'espace pour un animal. Il arrive encore qu'on refuse de laisser monter des animaux, des chiens guides ou des chiens aidants. À titre d'exemple, à Ottawa, il y a une dame qui nous a confié cette anecdote: elle voyageait avec son conjoint. Elle est non-voyante mais elle a une canne blanche, et son conjoint avait un chien guide. Et on a voulu lui faire payer un montant pour amener le chien guide. Il y a beaucoup de formation qui reste à faire, parce que, malheureusement, même avec le Code, où il est écrit clairement qu'on doit accepter le chien en bonne et due forme, on a encore refusé. Et cela s'est passé à Ottawa, pas dans un coin rural, mais dans une grande ville.

Donc, si on perd le Code ou s'il y a déréglementation, c'est de tout cela qu'on a peur.

Pour notre clientèle, nous considérons que l'autocar est un service essentiel. Bien sûr, il y a le train, l'avion, et cetera. Cependant, dans le cas des autocars, on a un service dans plusieurs villes du Canada. Ce n'est pas nécessairement le cas en ce qui a trait aux avions et aux trains.

Aussi, il ne faut pas oublier que dans plusieurs cas, la clientèle à capacité physique restreinte a des moyens financiers modestes. Il est important que la personne puisse au moins voyager par autobus pour aller visiter sa famille, faire des visites culturelles, et tout ça. S'il n'existait plus ce moyen-là, qui est économique et accessible, on diminuerait les possibilités pour les personnes à capacité physique restreinte de voyager librement. C'est donc un mode de transport essentiel.

Ce sont les grandes lignes de nos propos. De fait, le mémoire contient beaucoup plus de détails. On fournit des statistiques sur les habitudes et les comportements des gens au cours de voyages, et sur les obstacles que les gens peuvent rencontrer. Je vous ai exposé nos recommandations habituelles. Peut-être aurez-vous des questions.

**La présidente:** Merci de votre présentation, monsieur Leclerc et madame St-Martin. Monsieur Leclerc, je dois dire qu'on est loin du moment quand, en 1970, vous avez entrepris de faire du pouce et que vous avez alors décidé de consacrer votre énergie à développer le tourisme.

**M. Leclerc:** Vous avez une bonne mémoire!

**La présidente:** Nous sommes bien renseignés, nous avons fait nos devoirs, monsieur Leclerc.

Je vous félicite de ce que vous avez fait depuis 1970. C'est un dossier important pour nous. Je pense que les statistiques que vous nous présentez et les informations que vous ajoutez verbalement ce matin, en plus du document que nous avons devant nous, sont très importants.

J'ai quelques questions et ensuite, je donnerai la parole à mes collègues.

Est-ce que l'industrie du transport par autobus considère qu'il y a un potentiel de marché suffisant?



**Mr. Leclerc:** No.

**The Chairman:** But in the industry, is there realistic potential to do more and to better meet the needs you just mentioned?

**Mr. Leclerc:** I do not know if you recall, but about 10 years ago, the federal government set up a grants program to help carriers become fully accessible. That really gave a boost in terms of persuading the busing industry to follow suit. I was recently told that carriers were buying accessible buses that did not need any alterations. That means that there is a market, and that they have understood how important it is to be accessible.

**The Chairman:** The potential is there, as well as, of course, the interest of the bus companies.

**Mr. Leclerc:** All these figures point to the aging of the population. By the year 2015, the average age of the population will be over 65. If the industry wants to meet the needs of this clientele, it will have to start doing something.

**Ms St-Martin:** In a brief that we will soon be presenting, we refer to a study on an expanding market entitled: "Tourist behaviour of persons with restricted physical ability." This study shows quite clearly that the most frequent users of buses are between the ages of 18 and 35, in other words, there is a large number of students. Students with limited physical abilities are part of this group, as well as lots of young professionals.

So there is a market potential here. In my opinion, this age group is a very significant potential market.

We should also bear in mind that the blind, as we will also demonstrate in our study, are more inclined to make use of buses than any other means of transport. They are also a large clientele.

**The Chairman:** If I've understood correctly, you offer your services to transit companies.

**Mr. Leclerc:** Yes.

**The Chairman:** You make your needs known to them and they respond by implementing the appropriate changes. You say that over the past 10 years there has been a remarkable change.

**Mr. Leclerc:** Kéroul is a sort of intermediary between the tourist industry and customers. Part of our action is to encourage the industry to improve the product and at the same time, we inform customers about the different types of service available.

**The Chairman:** I see. You say that through your consultant service you make known possibilities to people in the industry as well as to users. Do you think that the bus companies' present response to requirements is adequate? You note that the needs will be increasing as a result of the aging population. I think that

**M. Leclerc:** Non.

**La présidente:** Mais est-ce qu'on retrouve, dans l'industrie, un potentiel réaliste pour faire plus et répondre davantage aux besoins que vous venez de mentionner?

**M. Leclerc:** Je ne sais pas si vous vous en rappelez, mais il y a environ dix ans, le gouvernement fédéral avait élaboré un programme de subventions pour aider les transporteurs à se rendre entièrement accessibles. Cela avait vraiment donné un coup de barre pour convaincre l'industrie du transport par autobus d'emboîter le pas. Et dernièrement, on me disait que les transporteurs achetaient des autobus accessibles, sans avoir besoin de les modifier. Ça veut dire que le marché est là, et qu'ils ont compris l'importance de se rendre accessibles.

**La présidente:** Le potentiel existe et, évidemment, l'intérêt des autocaristes est là.

**M. Leclerc:** Tous les chiffres nous démontrent, du côté démographique, le vieillissement de la population. D'ici 2015, la population moyenne aura soixante-cinq ans et plus. Si l'industrie veut répondre aux besoins de cette clientèle, il va falloir qu'elle fasse quelque chose.

**Mme St-Martin:** Dans un mémoire que nous allons présenter bientôt, nous faisons allusion à une étude qui parle d'un marché en croissance intitulée: «Comportement touristique des personnes à capacité physique restreinte». Et dans cette étude, on démontre clairement que la clientèle la plus assidue qui utilise les autocars, se situe entre dix-huit et trente-cinq ans; il s'agit donc d'un grand nombre d'étudiants. Les étudiants à capacité physique restreinte font partie de ce groupe-là, ainsi que beaucoup de jeunes professionnels.

C'est donc un potentiel de marché. Ce groupe d'âge, à mon avis, représente un très grand potentiel de marché.

Et puis il ne faut jamais oublier que les personnes non-voyantes, et on le démontrera aussi dans notre étude, sont plus portées à utiliser les autocars que tout autre moyen de transport. Il y a donc une grande clientèle là aussi.

**La présidente:** Si j'ai bien compris, vous offrez vos services aux compagnies de transport?

**M. Leclerc:** Oui.

**La présidente:** Vous leur indiquez vos besoins et ils répondent à ces besoins en effectuant des changements. Et vous dites que depuis dix ans, il y a un changement remarquable.

**M. Leclerc:** Kéroul est un peu l'intermédiaire entre l'industrie touristique et la clientèle. D'un côté, on pousse pour que l'industrie améliore le produit; de l'autre côté, on informe la clientèle des différents services accessibles.

**La présidente:** D'accord. Par des services de consultation, vous dites que vous faites connaître les possibilités aux gens de l'industrie ainsi qu'aux gens du milieu. Trouvez-vous que le milieu des autocars répond suffisamment bien, en ce moment, aux besoins? Vous dites qu'il va y avoir plus des besoins, la population

it will be more difficult for people to get around because of reduced mobility.

We see that there has been a change over the past 10 years but you think that over the next 10 years, it will be possible for us to meet the needs of the population?

**Mr. Leclerc:** The bus sector is perhaps the one that has made the most progress in the past 10 years compared to the train.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Leclerc:** The government of Canada bought these trains from other countries at a good price but these trains are not accessible. On VIA Rail, there is only one place to put a wheelchair; that is not much.

In Europe, trains have much greater accessibility, as well as in the US. Canada has a lot to do to make trains accessible. In the case of airplanes, progress has been made but there is still a lot to be done.

The bus sector is certainly the one that has made the greatest effort to accommodate our needs.

**The Chairman:** Are they responding well to your needs at the present time?

**Mr. Leclerc:** Yes.

**The Chairman:** As for the future, you have confidence in the bus industry, do you?

**Mr. Leclerc:** Yes.

**Ms St-Martin:** Statistics indicate an aging of the population and reduced abilities. Between 1986 and 1991, the disability rate increased from 13.2 per cent to 15.5 per cent.

Moreover, 46 per cent of people aged 65 and over have some physical limitations. There are lots of seniors who travel. It is becoming an increasingly important clientele.

[English]

**Senator Oliver:** On page 13 of your brief, you list the seven conditions that you would like to see be met for bus terminals. These include parking, accessibility, public toilets, signage, and so on.

Last night we toured the central bus station here. During that tour, I saw accessible toilets, an accessible entry; in fact, most of your seven conditions were met. However, what about accessibility for people who need guide dogs, or people with other physical limitations, in places like Alma, Chicoutimi, and Roberval? Whose responsibility is that? Is it the responsibility of the businessman in Chicoutimi, the municipality, the county, the Province of Quebec, whose responsibility is it to bring in the laws to ensure that the seven conditions that you would like to see met in bus terminals are met.

étant vieillissante. Je pense que la possibilité de mobilité des gens va être plus réduite, parce qu'il y a toutes sortes de mobilités réduites.

Depuis dix ans, on voit qu'il y a un changement, mais pensez-vous que dans les dix prochaines années, on pourra vraiment répondre aux besoins de la population?

**M. Leclerc:** Les autobus, c'est peut-être l'industrie qui a fait le plus de progrès depuis dix ans, en comparaison au train.

**La présidente:** Oui.

**M. Leclerc:** Le gouvernement du Canada a acheté des trains de d'autres pays à bon coût, mais ces trains-là ne sont pas accessibles. Sur VIA Rail, il y a seulement une place pour mettre un fauteuil roulant, ce n'est pas beaucoup.

En Europe, l'accessibilité des trains est beaucoup plus grande, et aux États-Unis aussi. Le Canada a beaucoup à faire pour rendre les trains accessibles. Si on parle des avions, des progrès ont été faits, mais il reste encore beaucoup à faire.

L'autobus est vraiment l'industrie qui a fait le plus d'efforts pour répondre à nos besoins.

**La présidente:** Cela répond bien à vos besoins en ce moment?

**M. Leclerc:** Oui.

**La présidente:** Puis pour l'avenir, vous avez confiance aussi en l'industrie de l'autocar?

**M. Leclerc:** Oui.

**Mme St-Martin:** Au niveau des statistiques, on parle du vieillissement de la population et des incapacités. Si on regarde les années 1986 à 1991, le taux d'incapacité est passé de 13,2 p. 100 à 15,5 p. 100.

D'autre part, 46 p. 100 des personnes de plus de 65 ans démontrent ou présentent des limitations physiques. Il y a beaucoup de personnes âgées qui voyagent. C'est donc une clientèle de plus en plus importante.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** À la page 13 de votre mémoire, on trouve les sept conditions que vous aimeriez voir respecter dans les gares d'autobus. Parmi elles, mentionnons le stationnement, l'accessibilité, les toilettes publiques, les affiches et le reste.

Hier soir, nous avons visité la gare centrale d'autobus ici. Pendant notre visite, j'ai vu des toilettes accessibles et une entrée accessible; il me semble en fait que la plupart de vos sept conditions étaient respectées. Cela dit, qu'en est-il de l'accessibilité dans des localités comme Alma, Chicoutimi et Roberval pour des personnes qui ont besoin des chiens guides ou qui souffrent d'autres incapacités physiques? Qui serait chargé de tenir compte de leurs besoins? S'agit-il de l'homme d'affaires de Chicoutimi, de l'administration municipale, du comté ou de la province de Québec? Qui doit veiller à mettre en oeuvre les lois appropriées afin que les sept conditions énumérées par vous soient respectées dans les gares d'autobus.



[Translation]

**Ms St-Martin:** Let me start by answering the first part of your question. As to the study you refer to, with reference to some of its recommendations, in Montreal, parking, accessibility at the entrance and all these points, are generally speaking respected. However, outside Montreal, if, for example, a person with reduced mobility is dropped off by a friend, a relative or someone else, the person is unable to park in the boarding area and wait 15 minutes with the passenger who will be getting on the bus, he or she must find a parking spot. And the person must also have help to get out of the car or vehicle and most often be accompanied to the terminal.

What are they suppose to do with the car? They cannot park there, they have to look farther afield. So that is a problem.

Handicapped parking spots are often not close to the boarding gate. Once again this is a problem for people with restricted mobility.

In Montreal, the inside of the terminal is accessible but in a number of regions this is not always the case. That brings us back to the point I raised earlier, namely the fact that there is no terminal building for places in the countryside.

**The Chairman:** There is not the same kind of accessibility at the local convenience store.

**Ms St-Martin:** Exactly. So as far as accessibility goes in the rural areas, the situation is not the same.

**Mr. Leclerc:** That is why it is important to attempt to find a network of private businesses that would be interested in playing the role of a terminal, I am thinking for example of a chain of restaurants, for example St-Hubert, where the buildings are all accessible. This would be of interest both from the standpoint of economics and physical access.

**The Chairman:** That also has potential.

**Mr. Leclerc:** Yes.

[English]

**Senator Oliver:** It seems to me that an organization like yours really needs to get in with the architects and the planners of any new terminal or new building. In that way, you could ensure that the seven conditions are being met. As well, you could have a voice in things such as special safety considerations, special fares and other comfort items that will be required for people with disabilities.

Has your organization found ways to speak to the architects, planners and designers, to ensure that these considerations are built into their plans before any sod is turned?

[Français]

**Mme St-Martin:** Je vais d'abord répondre à la première partie de votre question. Dans l'étude dont vous parlez et parmi certaines recommandations qui sont ressorties de l'étude, à Montréal, le stationnement, l'accessibilité à l'entrée et tous ces points-là, dans l'ensemble, sont respectés. Par contre, à l'extérieur de Montréal, si, par exemple, une personne à mobilité restreinte est reconduite par un ami, un parent, un accompagnateur, la personne ne peut pas stationner dans le débarcadère et aller attendre quinze minutes avec une personne à mobilité restreinte; elle doit aller stationner. Et pour descendre de l'auto ou du véhicule en question, la personne doit avoir de l'aide et doit souvent être accompagnée au terminus.

Et qu'est-ce qu'on fait de la voiture? On ne peut pas stationner là, il faut aller stationner plus loin. Dans ce sens, il y a un problème.

Et souvent, les stationnements pour personnes à capacité physique restreinte qui peuvent conduire ne sont pas à proximité de la porte d'entrée. C'est un problème pour une personne ayant une mobilité restreinte.

À Montréal, l'intérieur des terminus est accessible, mais c'est certain que dans plusieurs régions, ce n'est pas toujours le cas. Cela revient au point que j'ai soulevé plus tôt: les terminus en milieu rural n'ont pas d'abord et avant tout des terminus.

**La présidente:** Vous n'avez pas cette accessibilité chez votre dépanneur du coin.

**Mme St-Martin:** Exactement. Donc, pour ce qui est de l'accessibilité, dans les régions rurales, ce n'est pas le même acquis.

**M. Leclerc:** C'est pour cela qu'il est important d'essayer de trouver un réseau d'entreprises privées qui seraient intéressées à jouer le rôle de terminus, comme un réseau de restaurants, par exemple St-Hubert, où tous les restaurants sont accessibles. Il y aurait un intérêt économique, mais aussi un intérêt physique.

**La présidente:** Il y a le potentiel, aussi.

**M. Leclerc:** C'est cela.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Il me semble qu'un organisme comme le vôtre devrait vraiment se concerter avec les architectes et les urbanistes lors de la planification de toute nouvelle gare ou du nouvel édifice. De cette manière, vous pourriez veiller à ce que les sept conditions soient bel et bien mises en oeuvre. Cela vous permettrait également de donner votre avis au sujet de considérations comme la sécurité, les tarifs spéciaux et d'autres aspects relatifs au confort et dont il faudra tenir compte pour desservir les personnes handicapées.

Est-ce que votre organisation s'est entretenue avec des architectes, des urbanistes et d'autres concepteurs afin que l'on tienne compte des considérations énoncées par vous dès la conception d'un édifice?

[Translation]

**Ms St-Martin:** We work together a great deal with Tourism Quebec. Tourism Quebec does have a quality program along with a building code. In cooperation with Tourism Quebec and the Department of Transport, we make sure that all the new structures are accessible.

I admit that it is difficult to always be at the right place at the right time. Take the example of the Longueuil terminal. We had to put a lot of work into that. In the case of the new STRCM terminal, that is always used as the Voyageur terminal, the process was wrong because work began before we were able to meet those responsible. There may not have been the same degree of openness at the beginning but nonetheless we were successful in obtaining a certain number of changes.

We do try to keep informed about new construction projects. It is for that reason that we have created a department known as "Research and Accessibility." We have a data bank that includes all the terminals. If there is a change or a closure, we attempt to keep informed and make regular updates.

It is true that we cannot be everywhere at the same time but generally speaking, we are able to meet people to present our recommendations for persons with restricted mobility.

**Mr. Leclerc:** As Johanne was mentioning, Kéroul is the official representative in discussions with Tourism Quebec and we work with 13 departments in Quebec. The tourism industry concerns several departments: the departments of Labour, Agriculture, Culture, Transport and so forth. At the federal level, there are 18 departments involved. We work a great deal with the Privy Council of the Government of Quebec, the Executive Council. At the federal level, we work with the Secretary General of the Government of Canada who can put us in touch with the different departments. But we do find it difficult to work at the federal level.

It is our impression that they do not recognize the work being done by Kéroul. May be it is because we are Quebecers, I don't know, but it is very complicated to make Kéroul's expertise known at the Canadian level. In spite of that, there are countries like Peru, Argentina and Thailand that recognize the expertise of Kéroul at the international level.

In Kéroul we have a unique kind of expertise in the world and we are willing to help you, we are ready to help the rest of Canada to avoid the mistakes that may have been committed in the past. We want to help the rest of Canada to take up its position as an accessible tourism destination.

**The Chairman:** The fact that we are meeting today, Mr. Leclerc, does demonstrate our openness.

**Mr. Leclerc:** We shall see.

**The Chairman:** You will see so in our report.

[Français]

**Mme St-Martin:** Nous travaillons beaucoup avec Tourisme Québec. Et Tourisme Québec a un programme de qualité et un Code de bâtiment. En collaboration avec Tourisme Québec et le ministère des Transports, on s'assure donc que toutes nouvelles structures sont accessibles.

Il est vrai qu'il est difficile d'être toujours là au bon moment. Prenons l'exemple du terminus de Longueuil. On a dû y mettre beaucoup d'effort. Au nouveau terminus de la STRCM, qui sert aussi de terminus Voyageur, le processus a été long, parce que les travaux ont commencé avant qu'on puisse les rencontrer. Et l'ouverture n'était peut-être pas là au début, mais on a quand même réussi à obtenir certains changements.

Il est certain qu'on essaie toujours d'être à l'affût des nouveaux endroits qui se construisent. C'est d'ailleurs pour ça qu'on a un département de «Recherche et accessibilité». On a une banque de données qui comprend tous les terminus. S'il y a un changement ou une fermeture, on tâche de se tenir au courant et de faire des mises à jour régulières.

Il est vrai qu'on ne peut pas être partout à la fois mais, en général, on réussit à aller voir les gens pour leur présenter les recommandations pour les personnes à mobilité restreinte.

**M. Leclerc:** Comme Johanne le disait tantôt, Kéroul est l'interlocuteur officiel de Tourisme Québec et on travaille avec treize ministères au Québec. L'industrie touristique touche plusieurs ministères: les ministères du Travail, de l'Agriculture, de la Culture, des Transports et ainsi de suite. Au fédéral, elle touche dix-huit ministères. Et on travaille beaucoup avec le Conseil privé du gouvernement du Québec, le Conseil exécutif. Au fédéral, on travaille avec le secrétaire-général du gouvernement du Canada pour qu'il puisse nous introduire aux différents ministères. Mais au fédéral, on trouve cela difficile de travailler.

On dirait qu'ils ne reconnaissent pas le travail de Kéroul. C'est peut-être parce qu'on n'est pas des Québécois, je ne le sais pas, mais c'est bien compliqué à répandre l'expertise de Kéroul au niveau canadien. Pourtant, il y a des pays comme le Pérou, l'Argentine et la Thaïlande qui reconnaissent l'expertise de Kéroul au niveau international.

Chez Kéroul, on a une expertise unique au monde et on est prêt à vous aider, on est prêt à aider le reste du Canada à éviter les erreurs qu'on a pu faire dans le passé. On veut aider le reste du Canada à se positionner comme destination touristique accessible.

**La présidente:** Mais le fait de se rencontrer aujourd'hui, monsieur Leclerc, démontre une grande ouverture.

**M. Leclerc:** On verra bien.

**La présidente:** Vous le verrez dans notre rapport.



[English]

**Senator Oliver:** I was somewhat surprised to hear Mr. Leclerc say that buses are more accessible and have made more advancements than the trains. On the train from Ottawa to Montreal, there is signage and washroom accessibility, as well as accessibility on the train. In what way is the train behind the bus?

[Translation]

**Mr. Leclerc:** The bus is more flexible when it comes to timetables. If you want to leave at two o'clock, you have to reserve a day ahead of time to take the bus. The train may have one car that is accessible. You make the trip from Ottawa to Montreal or Montreal to Quebec City but only one disabled person may be taken on board. On one occasion I took the train to go to Quebec City and for the return trip, there was no train that was accessible. In spite of the fact that I had reserved for an accessible train. I had no choice but to come back on the bus.

[English]

**Senator Callbeck:** You have had a lot of progress in the last 10 years. You mentioned this morning 10 years ago a federal-provincial program was put in place to help carriers become more accessible. Tell me about that program. Did that program have a lot to do with your progress?

[Translation]

**Mr. Leclerc:** Yes. Yes, that was what provided the impetus to convince companies to go along with this measure. It is as if we were being asked by the tourist industry whether it was profitable to make places accessible.

Until you are accessible, you cannot receive customers with restricted physical abilities.

[English]

**Senator Callbeck:** Is the program still in effect? Does it still involve federal-provincial governments, right across Canada?

[Translation]

**Mr. Leclerc:** I think it is no longer in existence.

**Ms St-Martin:** Yes, we do not think that it exists anymore.

**Mr. Leclerc:** We will look into it.

[English]

**Senator Callbeck:** You think the program has ceased, that it no longer exists; is that what you are saying?

**Mr. Leclerc:** Oui.

**Ms St-Martin:** We will have to verify that, however.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** J'ai été assez étonné d'entendre M. Leclerc nous dire que les autobus sont plus accessibles que les trains et qu'on y a observé beaucoup de progrès. Eh bien, dans le train d'Ottawa à Montréal, on voit des affiches, les toilettes sont accessibles et les wagons de passagers aussi. J'aimerais donc savoir en quoi les trains sont en retard par rapport aux autobus?

[Français]

**M. Leclerc:** L'autobus est plus flexible au niveau des heures. Si on veut partir à 2 h 00, il faut réserver une journée d'avance pour prendre l'autobus. Le train, lui, a peut-être un wagon accessible. On peut faire Montréal-Ottawa ou bien Montréal-Québec, mais on peut prendre seulement une personne handicapée. Il m'est arrivé à une occasion d'aller à Québec en train, et pour le retour, il n'y avait pas de train accessible. Et pourtant, j'avais réservé une place sur un train accessible. J'ai été obligé de revenir en autobus.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez fait beaucoup de progrès au cours des dix dernières années. Justement, ce matin, vous nous disiez qu'il y a 10 ans, un programme fédéral-provincial de soutien aux compagnies de transport par autobus a été mis sur pied afin de les aider à être plus accessibles. J'aimerais que vous m'en parliez. Est-ce que ce programme vous a beaucoup aidés à faire des progrès?

[Français]

**M. Leclerc:** Oui. C'est ce qui a donné le coup d'envoi pour convaincre les compagnies d'emboîter le pas. C'est comme si l'industrie touristique nous disait: «Est-ce que c'est rentable de rendre un endroit accessible?»

Tant que vous n'êtes pas accessibles, vous ne pouvez pas avoir de clients à capacité physique restreinte.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Le programme est-il toujours en vigueur? Est-ce que les gouvernements fédéral et provinciaux y participent encore partout au Canada?

[Français]

**M. Leclerc:** Je pense qu'il n'existe plus.

**Mme St-Martin:** En fait, on croit qu'il n'existe plus présentement.

**M. Leclerc:** On va le vérifier.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Le programme a été abandonné, il n'existe plus, est-ce bien cela que vous êtes en train de me dire?

**M. Leclerc:** Oui.

**Mme St-Martin:** Il faudra toutefois que nous vérifions cela.

**Senator Callbeck:** When was your organization established? How long ago?

**M. Leclerc:** En 1979.

**Senator Callbeck:** Are there organizations, in other provinces, like yours?

[Translation]

**Mr. Leclerc:** No, our approach in Canada and in the rest of the world is unique because we have an overall vision of the situation. We do not limit ourselves to training and research. We attempt to take into account all the pieces of the puzzles. It is well and good to have accessible places but if you do not engage in promotion, then disabled persons will not know about it. No matter how much training there may be, if the industry is not properly trained, then nothing will come of it.

An overall approach to the situation is necessary to take into account the pieces of the puzzle. We must defend our interests in relation to the transport industry and that is what we are doing this morning.

**Ms St-Martin:** To add to what Mr. Leclerc has said, there are other organizations elsewhere of persons with restricted physical abilities. But it should be borne in mind that Kéroul's mission focuses first on tourism and culture. We are an advocacy group but we also attempt to bring about solutions through working together in partnership.

That may explain how we are different and the fact that we are able to bring about progress on certain issues that would otherwise remain unchanged.

**Mr. Leclerc:** There is also the fact that Kéroul has a proactive approach. There is no point in listing our demands, it is better for us to ask what we can do to improve the situation. We could have said that an hour is not good enough. But we sat down with them and we said that we would try to come up with a solution. The Canadian disabled community had an injunction issued. What would the point of that be? It would simply mean money for the lawyers. We did not go along with that. We said that we would try to come up with a solution to improve the product. It took us a long time to convince them but they did understand.

[English]

**Senator Callbeck:** How is your organization funded?

[Translation]

**Mr. Leclerc:** You are very curious!

**The Chair:** That is why you are here.

**Mr. Leclerc:** We are funded in part by the Department of Tourism and the Department of Transport which help us pay for some advertising relating to transport in Canada. The Department of Culture allows us to send someone to the cultural committee. We organize fundraising events for Kéroul. There is also the sale of our publications.

**Le sénateur Callbeck:** Quand votre organisation a-t-elle été créée? Il y a combien de temps?

**M. Leclerc:** En 1979.

**Le sénateur Callbeck:** Existe-t-il des organisations semblables à la vôtre dans les autres provinces?

[Français]

**M. Leclerc:** Non. Notre approche est unique au Canada et au monde parce qu'on a une vision globale de la situation. On ne fait pas seulement de la formation et de la recherche. On essaie de tenir compte de tous les morceaux du casse-tête. C'est bien beau d'avoir des endroits accessibles, mais si vous ne faites pas de promotion, les personnes handicapées ne le sauront pas. C'est bien beau avoir de la formation, mais si l'industrie n'est pas formée, cela ne donne rien.

Il faut avoir une approche globale de la situation pour tenir compte de tous les morceaux du casse-tête. Il faut revendiquer nos intérêts par rapport à l'industrie du transport, et c'est ce que nous faisons ce matin.

**Mme St-Martin:** Pour compléter ce que M. Leclerc dit, il existe d'autres organismes, ailleurs, de personnes à capacité physique restreinte. Mais il ne faut pas oublier que Kéroul a d'abord une vocation touristique et culturelle. On revendique, mais on essaie également d'apporter des solutions en travaillant en partenariat.

C'est peut-être ce qui fait qu'on est différent et qu'on peut faire avancer certains dossiers qui n'avanceraient pas autrement.

**M. Leclerc:** Puis Kéroul a une attitude proactive. Il ne sert à rien de dire: «On veut ceci, on veut cela». Il vaut mieux demander: «Que peut-on faire pour améliorer la situation?» On aurait pu dire qu'une heure, ça n'allait pas. Mais on s'est assis avec eux autres puis on a dit qu'on allait essayer de trouver une solution. La communauté des personnes handicapées canadienne a émis une injonction. Qu'est-ce que cela va donner? Cela va faire vivre des avocats. On ne s'est pas laissé embarquer là-dedans. On a dit qu'on allait essayer de trouver une solution pour améliorer le produit. On a mis beaucoup de temps à les convaincre, mais ils ont compris.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Où est-ce que votre organisme trouve ses fonds?

[Français]

**M. Leclerc:** Vous êtes curieuse!

**La présidente:** C'est pour cela que vous êtes ici.

**M. Leclerc:** Nous sommes en partie financés par le ministère du Tourisme et le ministère des Transports qui nous aide à payer quelques publicités relatives au transport au Canada. Le ministère culturel nous permet d'envoyer quelqu'un au Comité culturel. Nous organisons des soirées bénéfiques pour Kéroul. Il y a aussi la vente de nos publications.



[English]

**Senator Phalen:** Thank you very much for your presentation. I agree that you present a very important aspect for this committee to consider. I just have one short question: To your knowledge, are there any subsidies available to carriers to effect the changes that you feel are necessary?

[Translation]

**Mr. Leclerc:** As I said before, we don't know, but we will ask Romain.

**The Chairman:** If you are not able to provide us with the full answer, you can send it to us. We will distribute it to the senators for their information.

**Senator LaPierre:** You say that 15 per cent of Canadians have some disability and that this will increase over the years because of old people like me still walking around on the streets.

**Mr. Leclerc:** You do not have to say that.

**Senator LaPierre:** But I can.

So at the present time, it is profitable.

**Mr. Leclerc:** Yes.

**Senator LaPierre:** And will it become increasingly profitable?

**Mr. Leclerc:** Yes. And if we do not want to lose out on the product, then the industry is going to have to make adaptations immediately so it won't find itself, 15 years from now, unable to meet the needs of this clientele. In other words, the product will have to be adapted with this in mind.

**Senator LaPierre:** You say that you are in almost constant dialogue with companies like Intercar, is that so?

**Mr. Leclerc:** Yes.

**Senator LaPierre:** And is it working out well?

**Mr. Leclerc:** Very well.

**Senator LaPierre:** Do they listen to you, do they understand you?

**Mr. Leclerc:** They do not have any choice.

**Senator LaPierre:** I see. It must be hard to say no to you, Mr. Leclerc.

**Mr. Leclerc:** There aren't many who have tried.

**Senator LaPierre:** Let's turn to the charter buses. Did you say that it was difficult for you to organize groups?

**Mr. Leclerc:** Yes. At one time Kéroul did have a travel service and we also organized trips for groups of disabled persons. The problem was that we had trouble finding quality coaches to make these group trips. These disabled persons had to travel in school buses, which are not very comfortable.

[Traduction]

**Le sénateur Phalen:** Merci beaucoup de votre exposé, qui a soulevé un aspect très important à étudier. Je n'ai qu'une brève question à poser: à votre connaissance, est-ce que les compagnies de transport par autocar peuvent avoir accès à une subvention quelconque pour les aider à faire les aménagements nécessaires?

[Français]

**M. Leclerc:** C'est comme je disais tantôt, on ne sait pas, mais on demandera à Romain.

**La présidente:** Si vous ne pouvez pas nous donner toute la réponse, vous pourrez nous la faire parvenir. On la remettra aux sénateurs afin qu'ils aient une réponse à cette question.

**Le sénateur LaPierre:** Vous dites que de 15 p. 100 des Canadiens sont handicapés d'une façon ou d'une autre, et que ceci va aller en augmentant d'année en année, à cause des vieillards comme moi qui se promènent encore dans la rue.

**M. Leclerc:** Vous n'êtes pas obligé de le dire.

**Le sénateur LaPierre:** Mais moi, je peux le dire.

Alors, présentement, c'est rentable.

**M. Leclerc:** Oui.

**Le sénateur LaPierre:** Et cela va devenir de plus en plus rentable?

**M. Leclerc:** Oui. Et si on ne veut pas perdre le produit, il va falloir que l'industrie l'adapte tout de suite, pour ne pas que dans quinze ans, l'industrie dise qu'elle n'est pas capable de répondre aux besoins de la clientèle. Donc, il faut préparer tout de suite le produit en conséquence.

**Le sénateur LaPierre:** Maintenant, vous dites que vous dialoguez presque constamment avec des compagnies comme la compagnie Intercar et des compagnies semblables, n'est-ce pas?

**M. Leclerc:** Oui.

**Le sénateur LaPierre:** Et, ça va bien?

**M. Leclerc:** Très bien.

**Le sénateur LaPierre:** Ils vous écoutent, ils vous comprennent?

**M. Leclerc:** Ils n'ont pas le choix.

**Le sénateur LaPierre:** Ils n'ont pas le choix, non. Ça doit être assez difficile de vous dire non, monsieur Leclerc?

**M. Leclerc:** Ils ne sont pas nombreux.

**Le sénateur LaPierre:** Passons aux autocars nolisés. Vous avez dit que c'était difficile pour vous d'organiser des groupes?

**M. Leclerc:** Oui. Auparavant, Kéroul avait un service de voyages et on organisait aussi des voyages pour des groupes de personnes handicapées. Le problème était qu'on avait de la difficulté à trouver des autocars de qualité pour faire des voyages de groupe. Les personnes handicapées devaient voyager en autobus scolaire, qui ne sont pas très confortables.

The other problem was the lack of accessible rooms. For example, if people from France want to visit the Gaspé Peninsula, there is only one hotel with accessible rooms.

**Senator LaPierre:** But in the case of coaches, they can be reconfigured, can't they?

**Mr. Leclerc:** Yes.

**Senator LaPierre:** They also do that in airplanes.

**Mr. Leclerc:** Yes.

**Senator LaPierre:** So it is possible.

**Mr. Leclerc:** Yes.

**Senator LaPierre:** I gather there are subsidies that would allow you to develop the tourist side, taking into account your needs?

**Mr. Leclerc:** I don't understand.

**Senator LaPierre:** When you want to organize a group, is there any government assistance?

**Mr. Leclerc:** No.

**Senator LaPierre:** None at all?

**Mr. Leclerc:** No.

**Senator LaPierre:** Have you discussed this with the federal government?

**Mr. Leclerc:** Yes.

**Senator LaPierre:** Are they stupid?

**Mr. Leclerc:** They are difficult.

**Senator LaPierre:** Difficult, I see. Why and how?

**Mr. Leclerc:** It is very complicated.

**Senator LaPierre:** Is it more complicated with the federal government than with the Quebec government?

**Mr. Leclerc:** Yes. Particularly with the scandal that occurred in the Department of Human Resources. They are more nervous or more defensive. It is very, very difficult to work at the federal level. Even though our only purpose is to help them. We certainly don't want to harm them, we are trying to improve the economic spinoffs for Canada.

There are 50,000 disabled Americans in the United States. This is a niche market.

**Senator LaPierre:** Yes, an important one.

**Ms St-Martin:** For the purpose of comparison, we work with Quebec departments but we've also met all the federal departments involved in one way or another. I looked after that at the time. It always took much more time and was much more difficult to meet people from the federal departments and to get some action taken than when we were dealing with Quebec departments.

L'autre problème, c'est le manque de chambres accessibles. Par exemple, si les Français veulent venir visiter la Gaspésie, il y a seulement un hôtel qui a des chambres accessibles.

**Le sénateur LaPierre:** Mais relativement aux autocars, ceux-ci peuvent se configurer d'une autre façon?

**M. Leclerc:** Oui.

**Le sénateur LaPierre:** Ils le font dans les avions?

**M. Leclerc:** Oui.

**Le sénateur LaPierre:** Alors, c'est possible de faire ça?

**M. Leclerc:** Oui.

**Le sénateur LaPierre:** Maintenant, y a-t-il des subventions qui vous permettraient de développer le côté touristique, selon vos besoins?

**M. Leclerc:** Je n'ai pas compris.

**Le sénateur LaPierre:** Quand vous voulez organiser un groupe, y a-t-il de l'aide gouvernementale?

**M. Leclerc:** Non.

**Le sénateur LaPierre:** Il n'y en a pas du tout?

**M. Leclerc:** Non.

**Le sénateur LaPierre:** Avez-vous discuté avec le gouvernement fédéral?

**M. Leclerc:** Oui.

**Le sénateur LaPierre:** Ils sont bêtes?

**M. Leclerc:** Ils sont difficiles.

**Le sénateur LaPierre:** Difficiles, très bien. Pourquoi et comment?

**M. Leclerc:** C'est très compliqué.

**Le sénateur LaPierre:** C'est plus compliqué au gouvernement fédéral qu'au gouvernement du Québec?

**M. Leclerc:** Oui. Surtout avec le scandale qu'il y a eu au ministère des Ressources humaines. Ils sont plus nerveux ou plus sur leurs gardes. Mais c'est très, très difficile de travailler au niveau fédéral. Et pourtant, on est là pour les aider. On n'est pas là pour leur nuire, on est là pour essayer d'avoir des retombées économiques au Canada.

Il y a 50 000 d'Américains handicapés aux États-Unis. Ce marché est là, on a une niche.

**Le sénateur LaPierre:** Oui, une niche importante.

**Mme St-Martin:** Pour fins de comparaison, on travaille avec les ministères du Québec mais on a également rencontré tous les ministères fédéraux qui étaient liés de près ou de loin. Je m'occupais de cela à l'époque. C'était toujours plus long et plus ardu de rencontrer les gens des ministères fédéraux et de faire en sorte que les choses bougent que lorsqu'on rencontrait des gens des ministères québécois.



That being said, when we were successful in arranging a meeting with these people, most of them proved to be very open-minded and things were done. But it was always a much longer and complicated process.

**Senator LaPierre:** I have no doubt that this will come back to us in the near future.

One last question. I have a number of rights. I have the use of my two feet, my two hands, my two eyes. My brain may not be very well-organized but that's another matter.

And you have rights. You have your individual rights and the fact that you may travel in a wheelchair or with a guide dog et cetera., in no way detracts from your basic human rights and you are entitled to mobility just like me.

Do you think that Canadians and more particularly the authorities understand this?

**Mr. Leclerc:** There was a lot of momentum for integration in 1992 with the "Decade of the Disabled Person" and a big presentation made in Vancouver. Kéroul was charged with the hosting of 150 disabled persons from throughout the world. They asked Quebeckers to look after the hosting of disabled persons in Vancouver. That shows how much our expertise was recognized.

**Ms St-Martin:** Not everyone recognizes these rights. We still have lots of work to do.

**Senator LaPierre:** Thank you.

**The Chairman:** Let me go a bit farther. What would you like to see in the recommendations? I have always said that we would not make recommendations without hearing everyone. We are here to listen to what you have to say.

What would you like to see in the recommendations that our Senate committee will be making to the Department of Transport?

**Mr. Leclerc:** It is not complicated. As far as buses are concerned, if deregulation takes place, then steps must be taken to ensure accessibility. The reason why we were against deregulation is we did not want to lose what we have achieved so far. In my opinion, it is very important to have measures that will ensure that accessibility will always be respected.

Second, some way must be found to improve the accessibility of regional terminals.

Third, we are in the process of developing a single travelling companion card for the four types of transportation, namely airplane, train, bus and boat, so that the disabled person does not have to have a whole set of cards noting this disability. Later on, this card could be used by others as well.

**The Chairman:** I see. That is quite clear.

**Mr. Leclerc:** And the government of Canada will have to be convinced to listen to us.

Ceci étant dit, quand on a réussi à rencontrer les gens, la plupart ont manifesté une belle ouverture d'esprit, et il y a eu des choses qui se sont faites. Mais les démarches étaient toujours plus longues et plus ardues.

**Le sénateur LaPierre:** Je n'ai pas de doute du tout que cela va nous revenir dans un avenir rapproché.

Une dernière question. Moi, j'ai des droits. J'ai mes deux pieds, mes deux mains, mes deux yeux. Je n'ai peut-être pas le cerveau très organisé, mais c'est une autre chose.

Et vous, vous avez vos droits. Vous avez vos droits individuels et, que vous voyagiez en fauteuil roulant ou avec un chien, et cetera, vous avez des droits fondamentaux qui sont vos droits humains, et vous avez droit à la mobilité autant que j'y ai droit.

Croyez-vous que les Canadiens et surtout les autorités comprennent cela?

**M. Leclerc:** On a eu un gros boum d'intégration dans les années 1992 avec «La décennie des personnes handicapées», où on avait fait une grosse présentation à Vancouver. Et Kéroul avait eu le mandat de s'occuper de l'accueil de cent cinquante personnes handicapées venant de partout au monde. On a demandé à des Québécois de s'occuper de l'accueil de personnes handicapées à Vancouver. Cela veut donc dire qu'on reconnaissait notre expertise.

**Mme St-Martin:** Ce n'est pas tout le monde qui reconnaît les droits. On a encore beaucoup de travail à faire.

**Le sénateur LaPierre:** Je vous remercie, madame et monsieur.

**La présidente:** Je vais aller plus loin. Qu'est-ce que vous aimeriez voir, dans les recommandations? J'ai toujours dit qu'on ne ferait pas les recommandations avoir entendu tout le monde. On vous écoute ce matin.

Qu'est-ce que vous aimeriez voir dans des recommandations que notre comité sénatorial fera au ministre des Transports?

**M. Leclerc:** Ce n'est pas compliqué. En ce qui a trait aux autobus, premièrement, il faut s'assurer que si on fait la déréglementation, que l'accessibilité soit respectée. C'est pour cela qu'on ne voulait pas la déréglementation, pour ne pas perdre les acquis qu'on avait gagnés. Pour moi, il est très important de s'assurer qu'il y aura des mesures pour s'assurer que l'accessibilité sera toujours respectée.

Deuxièmement, il faut essayer de trouver un moyen pour améliorer l'accessibilité des terminus dans les régions.

Et troisièmement, on est en train de mettre au point une carte d'accompagnateur unique pour les quatre types de transport, soit l'avion, le train, l'autobus et le bateau, pour ne pas que la personne handicapée ait un jeu de cartes indiquant «handicapé». Et plus tard, cette carte pourra aussi servir à d'autres intervenants.

**La présidente:** D'accord. C'est très précis.

**M. Leclerc:** Et il faut convaincre le gouvernement du Canada de nous écouter.

**The Chairman:** You don't seem to like the government of Canada, Mr. Leclerc.

**Mr. Leclerc:** I love it!

**The Chairman:** Has it caused you any trouble?

**Mr. Leclerc:** I love it when it listens to us.

**The Chairman:** But there are over 30 million people in Canada to look after. I think that is why it takes longer for you when you deal with the various federal departments.

**Ms St-Martin:** Let me add, in conclusion, that it is important to maintain the quality of service as well as the kind of accommodations required by persons with restricted physical abilities. We must raise awareness about the need to accommodate people from other countries and provinces, whether it be interprovincial or international, so that these people feel accepted and properly looked after when travelling.

**The Chairman:** I think you should be congratulated for the expertise you have developed over time. I think it is quite extraordinary. And we hope that people from everywhere in Canada will call upon this expertise since the needs are not limited to Quebec, they are found in all the provinces.

And if we can facilitate your meetings with the 18 federal departments, then we would be pleased to do so.

**Ms St-Martin:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you for coming here. And if you have any further recommendations to make, do not hesitate to send them to us.

Our next group represents La Solidarité rurale du Québec. Mr. Jean-Pierre Fournier is a member of the executive and Ms Anne-Marie Rainville is the Director of Public Affairs.

**Mr. Jean-Pierre Fournier, Member of the Executive of La Solidarité rurale du Québec:** I first of all would like to thank you for inviting us to make a presentation.

I am a member of the executive of La Solidarité rurale du Québec in my capacity as a member of the association known as l'Association des CLSC et CHSLD. I am a member of the latter association as president of my own CLSC in my region.

I am accompanied by Ms Marie-Anne Rainville, Director of Communications with Solidarité rurale from its very beginning.

There are four elements to my presentation. First of all, a few words about what Solidarité rurale is. Secondly, information about the present state of affairs, then, I'll attempt to draw some conclusions and answer your questions. We do not claim to have answers to all your questions but we will try our best to answer them.

Solidarité rurale du Québec is the organization that is responsible for taking follow-up action on the états généraux du monde rural held in 1991, in which some 1,200 rural dwellers from around the province took part. The organization is a hybrid with

**La présidente:** Vous n'avez pas l'air à l'aimer, monsieur Leclerc, le gouvernement du Canada.

**M. Leclerc:** Je l'adore!

**La présidente:** Il vous a causé des troubles?

**M. Leclerc:** Je l'adore quand il nous écoute.

**La présidente:** Mais il y a 30 millions de personnes dont il faut s'occuper au Canada. Je pense que c'est pour cela que c'est plus long quand vous vous présentez aux différents ministères fédéraux.

**Mme St-Martin:** J'ajouterais aussi, en terminant, qu'il faut que la qualité du service soit maintenue ainsi que l'accueil face aux personnes à capacité physique restreinte. On a besoin d'une sensibilisation accrue afin de pouvoir accueillir les gens de d'autres pays et de d'autres provinces, que ce soit interprovincial ou à travers le monde, et que ces gens se sentent acceptés et bien accueillis en ce qui a trait au transport.

**La présidente:** Je pense qu'on doit vous féliciter pour l'expertise que vous avez développée en cours de route. Je trouve cela extraordinaire. Et on souhaite que partout au Canada, on fasse appel à cette expertise, parce qu'il n'y pas que le Québec qui a des besoins, il y en a dans toutes les provinces.

Et si on peut vous faciliter des rencontres avec les dix-huit ministères fédéraux, bien, ça nous fera plaisir de le faire.

**Mme St-Martin:** Merci bien.

**La présidente:** Merci beaucoup d'avoir été là. Et si vous avez d'autres recommandations, n'hésitez pas à nous les faire parvenir.

Notre prochain groupe représente La Solidarité rurale du Québec. M. Jean-Pierre Fournier est membre de l'exécutif, et Mme Anne-Marie Rainville est directrice des affaires publiques.

**M. Jean-Pierre Fournier, membre de l'exécutif de La Solidarité rurale du Québec:** Je veux tout d'abord vous remercier de nous avoir invités à faire une présentation.

Je suis membre de l'exécutif de La Solidarité rurale du Québec parce que je fais partie d'une association qui s'appelle l'Association des CLSC et CHSLD. Et aussi, je fais partie de cette association parce que je suis président de mon propre CLSC dans ma région.

Je suis accompagné de Mme Marie-Anne Rainville, directrice des communications à Solidarité rurale depuis, je dirais, ses tous débuts.

Je voudrais faire ma présentation en quatre temps. D'abord, je décrirai ce qu'est la Solidarité rurale. Dans un deuxième temps, je ferai une espèce d'état de faits. Ensuite, je tâcherai d'arriver à une conclusion, et je répondrai à vos questions à la fin. On ne prétend pas avoir toutes les réponses à vos questions mais on tentera d'y répondre le mieux possible.

D'abord, Solidarité rurale du Québec est l'organisme chargé du suivi des états généraux du monde rural qui ont eu lieu en 1991 et auxquels participaient 1 200 ruraux venus de tout horizon. Notre coalition est hybride avec un membership composé de 23 grands



a membership made up of 23 major province-wide organizations such as the Assemblée des évêques du Québec, major union organizations such as the Union des producteurs agricoles and the Desjardins Movement, la Fédération de l'âge d'or, local development centres, l'Association des régions or the federation of municipalities; in short, it is an ongoing socio-economic summit combined with regional organizations, groups with links to us and even individual members.

Since 1997, Solidarité rurale du Québec has also been a consultant agency to the Government of Quebec on the subject of rural development. The coalition is thus a consulting group, a lobby, a training centre, a documentation centre, a research site, a small publishing house, all of this with only a small team of 10 people.

The Internet site of Solidarité rurale du Québec is well-worth a visit. The rural secretariat has given us a number of mandates, one of which is to draw up an inventory of the rural initiatives being undertaken in the province of Quebec. A number of organizations in the West and the Maritimes have called upon our expertise.

Finally, among the research projects and other tasks on which the organization focuses on a daily basis, two in particular are of interest to the members of this Standing Committee on Transport and Communications, namely public transport in rural communities and community services.

Two logics: A number of factors relating to the logic of the market place have contributed to the deterioration in the delivery of everyday community services. When we talk of community services, we include both public and private services. In Europe and especially in France, the question of community services generally forms part of what is referred to as "the economy of solidarity."

From a political and administrative point of view, it is generally admitted that cuts to public funding, the wave of municipal mergers and the changes in the health and education systems and even in financial institutions are not unrelated to the concentration of services in regional and urban centres. This concentration and reorganization, especially of social and health services in regional centres where a critical mass of population justifies the application of economies of scale, has contributed to depriving rural communities of services.

In fact, at the present time, government management is based on numbers rather than on a wish to maintain a presence in an area by serving members of the public where they live. Despite the government's rural focus, evidence of this is to be found in the fact that the measures and programs it puts into place are rarely followed or preceded by an assessment of their impact on social behaviour and relationships in the communities where people live. Nonetheless, a sense of belonging and rootedness in a community provide a defence against a great deal of social suffering and form part of the web of daily life.

organismes nationaux du Québec, tels l'Assemblée des évêques, les grandes organisations syndicales dont l'Union des producteurs agricoles, le Mouvement Desjardins, la Fédération de l'âge d'or, les centres locaux de développement, l'Association des régions ou la Fédération des municipalités, et aussi mon association, l'Association des CLSC et CHSLD, bref, un sommet socio-économique permanent auquel se greffent des organismes régionaux, des groupes en lien avec nous, et même des membres individuels.

Depuis 1997, Solidarité rurale du Québec est également l'instance-conseil du gouvernement du Québec en matière de développement rural. La coalition est donc simultanément un groupe conseil, un lobby, un centre de formation, un centre de documentation, un lieu de recherche, une petite maison d'édition, et tout cela avec une vaillante équipe de 10 personnes.

Le site Internet de Solidarité rurale du Québec mérite d'être visité. De plus, le secrétariat rural nous confie certains mandats, dont actuellement celui de compléter un inventaire des initiatives rurales en opération sur le territoire québécois. Également, certains organismes de l'Ouest et des Maritimes ont fait appel à notre expertise.

Enfin, au nombre des recherches et des travaux qui nous préoccupent au quotidien, deux intéressent particulièrement les membres de ce Comité permanent des transports et des communications, soit les transports collectifs dans les communautés rurales et les services de proximité.

Deux logiques: Un certain nombre de facteurs liés à une logique des marchés ont contribué à la détérioration de la livraison des services de proximité ou de la quotidienneté. Quand on parle de services de proximité, on fait allusion à des services publics et privés. En Europe, et notamment en France, la question des services de proximité s'insère d'ailleurs largement dans ce qu'on appelle «l'économie solidaire».

D'un point de vue politique et administratif, il est généralement admis que le contexte de réduction des finances publiques, les vagues de fusions municipales et les modifications apportées au système de santé, de l'éducation et même des institutions financières, ne sont pas étrangers à concentration des services dans les pôles régionaux et urbains. Cette concentration et ce regroupement, notamment les services socio-sanitaires dans les centres régionaux où une masse critique de population justifie le principe d'économie d'échelle, a contribué à désinvestir le milieu rural en matière de services.

En effet, actuellement, la gestion gouvernementale se fonde sur la loi du nombre plutôt que sur la volonté d'occuper le territoire en desservant les citoyens là où ils vivent. À preuve, et ce malgré la lunette rurale du gouvernement, les mesures et les programmes gouvernementaux mis en place sont rarement suivis ou précédés d'une évaluation des impacts sur les comportements sociaux et les rapports au milieu de vie. Pourtant, l'appartenance à un milieu et l'enracinement dans une communauté sont des remparts contre bien des détresses sociales, et ils se tissent au quotidien.

Nor are private services immune to this logic of the market place. Thus, many villages no longer have a doctor's office, gas station, grocery store or hardware store. Ensuring their survival poses substantial challenges.

The impact of this logic of the market place on rural communities is substantial: reduction in the accessibility of services, exclusion of certain groups from society, reduced effectiveness of preventive programs and job losses as a result of closures of businesses and points of service. Do we need to point out that the loss of services tolls the knell for a village's decline?

For a long time now, rural dwellers in the province have asserted their need to receive public and private services of a quality equivalent to that provided in our towns. Nobody disputes the fact that in order to live and grow, a community needs a minimum level of services and facilities, which is called the sociability threshold.

Beyond the usual economic considerations and the demographic thresholds established by the authorities, services constitute the basis of a genuine social life and a dynamic presence in an area of the province. Thus, for rural populations, the quality of life is assessed in terms of daily life and the environment, which ensure the functions that are necessary for life, reproduction and the growth of households.

In this context it should be noted that the area in which daily life takes place expanded in the late 20th century, primarily because public services are now organized in larger towns, and at the present time, 7 rural dwellers out of 10 do not work where they live.

Problems of passenger transport in rural communities: The need to travel has therefore grown over the last few decades. Today, a person's workplace has little connection with his or her residence because only 25 per cent of rural dwellers work in the village where they live. Standard services have multiplied and, for many people, have been established in or moved to small regional towns.

Moreover, the reorganization of health services and the shift toward ambulatory care in Quebec now force patients to travel frequently to the nearest CLSC, clinic or hospital. Friends and relatives no longer necessarily live close by, and it is primarily in the cities that recreational infrastructures are located.

During the same period, public transport in rural communities has given way to the car. The train is now merely a shadow of its former self. The intercity bus system shrinks each year; over the past 20 years it has declined by almost one-half. The routes travelled by the airlines are limited in number and the cost is staggering. Since there are now virtually no means of travel to the next village or to the next town in which services are provided, seniors living in rural communities as well as young people and the poor are forced to become hermits in their own village or to move.

Les services privés n'échappent pas non plus à cette logique des marchés. Ainsi, bien des villages n'ont plus de cabinet de médecins, de station d'essence, d'épicerie ou de quincaillerie. Leur maintien pose également des défis considérables.

Les impacts de cette logique des marchés sur les communautés rurales sont considérables: diminution de l'accessibilité aux services, exclusion de certains groupes de la société, efficacité réduite des programmes de prévention et pertes d'emplois dues aux fermetures d'établissements et de points de services. Faut-il rappeler que la perte de services aux villages sonne le glas de son déclin?

Depuis longtemps, les personnes vivant en milieu rural d'ici font valoir la nécessité de bénéficier de services publics et privés d'une qualité équivalente à celle offerte en ville. Personne ne conteste le fait que pour vivre et s'épanouir, une collectivité a besoin d'un minimum de services et d'équipements, ce qu'on appelle le seuil de sociabilité.

Au-delà des considérations économiques habituelles et des seuils démographiques établis par les autorités, les services constituent l'assise d'une véritable vie sociale et d'une occupation dynamique du territoire. Ainsi, pour les populations rurales, la qualité de vie est appréciée au niveau de la qualité de vie quotidienne et de l'environnement, qui assurent les fonctions nécessaires à la vie, à la reproduction et à l'épanouissement des ménages.

À cet égard, il est important de noter que la zone de quotidienneté s'est élargie au cours de la fin du XX<sup>e</sup> siècle, notamment parce que les services publics sont regroupés dans les villes centres et qu'aujourd'hui, sept ruraux sur dix ne travaillent pas là où ils vivent.

Problématique du transport de personnes en milieu rural: Le besoin de se déplacer s'est donc accru au cours des dernières décennies. Aujourd'hui, le lieu de travail correspond peu à celui de résidence puisque seulement 25 p.100 des ruraux travaillent dans leur village de résidence. Les services d'usage se sont multipliés et, pour un grand nombre, ont été implantés ou déplacés dans les petites villes régionales.

Par ailleurs, la réorganisation des services de santé et le virage ambulatorio du Québec obligent désormais les patients à de fréquents déplacements vers les CLSC, les cliniques ou les hôpitaux. Les amis, les parents ne vivent plus forcément à proximité, et c'est principalement en ville qu'on trouve les infrastructures de loisirs.

Au cours de cette même période, le transport collectif en milieu rural a cédé le pas à l'automobile. Le train n'est plus que l'ombre de lui-même. Le réseau d'autobus interurbains rétrécit chaque année; depuis vingt ans il a perdu près de la moitié de son ampleur. Quant à l'avion, ses circuits sont comptés et les prix sont faramineux. N'ayant presque aucun moyen pour se déplacer vers le village voisin ou vers la ville de services, des ruraux âgés, jeunes ou appauvris, sont contraints à l'ermite au village ou au déménagement.



An age-old problem that has grown worse: Given this state of affairs, organizations in different parts of Quebec have begun to view public passenger transport as a crucial issue in the maintenance and revitalization of villages and as a means of slowing the exodus of young people and avoiding an exodus of the few remaining seniors.

Thus, in the Magdalen Islands, the question of transport became a hot-button item for local decision-makers in 1977. At that time, seniors meeting at a regional conference demanded that transport services be put in place to meet their travel needs: shopping, visiting and travelling for purposes of social services and health. At the same time, paratransit was making its presence felt. Since then, two projects have been outlined, one for the eastern part of the Islands and the other designed to serve a wide variety of clients including visitors. However, they require financial support from the Department of Transport. Since the population of the Magdalen Islands is below 20,000, the threshold adopted by the Quebec Department of Transport for grants of financial assistance for public transport, it was necessary to obtain an exemption from the department.

However, everything suggests that the answers given did not succeed in meeting all the needs because in 1996 the problem was again on the agenda. On that occasion, students, users of social services, adults undergoing training, seniors and members of the public referred in a survey to a number of problems they experienced in obtaining access to services and social activities. A new approach was accordingly taken.

In the Lanaudière region, the problem of the lack of transportation was raised in about 1987. At that time, the Coopérative des services multiples in Lanaudière demanded that people be allowed to use vacant seats in school buses to travel at a reasonable cost (\$1 per person). The Réseau Jaune (Yellow Network) was born, following the example of the program in existence since 1982 at the Commission scolaire Lac-Témiscamingue [Temiscamingue Lake School Board].

Elsewhere, as in Valleyfield and Montmagny, the problem arose in the early 1990s. It was seniors and a women's group respectively who demanded a means of public transport in their area.

More generally, it was not until the mid-1990s that groups seeking solutions to the defects in the inter-village transportation system began to multiply. In 1997, local and regional social development forums, under the influence of the Conseil de la santé et du bien-être [Health and Welfare Board], became real catalysts in this regard. "Transport is a topic that has become a priority almost everywhere, with the exception of the urban areas of Montreal and Quebec City," states the document summarizing the proceedings of the local and regional forums.

"It [transport] is in fact very closely linked with participation by individuals in the life of their society. Consequently, the lack or inadequacy of means of public transport — or even of transport at all — is a factor that plays a major role in the isolation of individuals by leaving them apart from their community."

Un vieux problème qui s'est aggravé avec le temps: Devant cet état de faits, des organismes de diverses régions du Québec ont commencé à voir le transport collectif de personnes comme un enjeu crucial pour le maintien et la revitalisation des villages, et comme une façon de freiner l'exode des jeunes et d'éviter celui des personnes âgées.

Ainsi, aux Îles-de-la-Madeleine, c'est depuis 1977 que la question du transport est inscrite à l'ordre du jour des décideurs locaux. À cette époque, les personnes âgées, réunies en colloque régional, demandent la mise en place de services de transport pour répondre à leurs besoins de déplacement: des courses, des visites, et des besoins sociaux et de santé. Simultanément, le transport adapté obtient sa charte. Depuis, deux projets ont été ébauchés, un pour l'Est des Îles et l'autre multicientèles incluant les visiteurs. Mais ils requièrent l'appui financier du ministère des Transports. Comme la population des Îles-de-la-Madeleine est inférieure au seuil de 20 000 personnes, seuil retenu par le ministère des Transports du Québec pour accorder une aide financière au transport en commun, il a fallu obtenir une dérogation de ce ministère.

Mais tout porte à croire que les réponses trouvées n'ont pas toujours réussi à combler tous les besoins car, en 1996, le problème est revenu à l'ordre du jour. Cette fois, des étudiants, des usagers des services sociaux, des adultes en formation, des personnes âgées et des citoyens ont exprimé, par voie de sondage, diverses difficultés pour accéder aux services et aux activités sociales. Une nouvelle démarche est donc enclenchée.

Dans la région de Lanaudière, le problème du manque de moyens de transport est soulevé vers 1987. À cette époque, la Coopérative de services multiples de Lanaudière revendique la possibilité d'utiliser les places disponibles dans les autobus scolaires pour permettre aux gens de se déplacer et ce, de façon économique: à 1 \$ par personne. Le Réseau Jaune était né, à l'exemple de ce qui était déjà depuis 1982 à la Commission scolaire du Lac-Témiscamingue.

Ailleurs, comme à Valleyfield et à Montmagny, le problème se fait sentir au début des années 1990. Ce sont respectivement les personnes âgées et un collectif de femmes qui requièrent un moyen de transport collectif dans leur région.

Plus globalement, c'est au milieu des années 1990 que se multiplient les groupes en quête de solutions aux déficiences du réseau de transport intervillages. En 1997, les forums locaux et régionaux sur le développement social, sous l'impulsion du Conseil de la santé et du bien-être, deviennent de véritables catalyseurs. «Le transport est un thème qui s'est imposé presque partout à l'exception des régions urbaines de Montréal et de Québec», note-t-on dans le document synthèse des forums locaux et régionaux.

Il — et on parle du transport — il est en effet associé de façon très étroite à la participation des individus à la vie de leur société. Conséquemment, l'absence ou l'insuffisance des moyens de transport en commun — ou même de moyens de transport tout court —, est un facteur qui contribue de façon importante à l'isolement des individus, en les laissant en retrait par rapport à leur communauté.

At the present time, close to 60 groups from all parts of Quebec are seeking innovative solutions for the problems of transport in rural communities.

In the central part of the brief, we make observations about the regional situation and its consequences. We refer to the fact that some people have to turn down job offers for lack of transportation. We mention certain groups, like women who are victims of conjugal violence, who cannot access services in the hub city for lack of transportation. And we mention the difficulty seniors have in finding transportation.

Over the last ten years or so, major changes have greatly increased the demand for transportation in rural communities. There are four significant factors. There is the reorganization of the health system and the shift to ambulatory care. There is the deregulation and privatization of public transport, which has been in decline since 1985. Routes are abandoned because of the rural exodus toward hub cities.

There is also the rationalization and concentration of some services. In some towns, doctors' offices, post offices, gas stations, grocery stores, schools and even CLSC service points are closing. We must not forget another important factor: the aging population.

In conclusion, in 2002, the inadequacy of the rural public transport system is an observation made by a host of local and regional actors throughout Quebec. The experiments conducted show that those involved in rural communities know how to effectively integrate the available resources and to do better with the resources that already exist.

Thus, those stakeholders who are coping with the impact of inadequate public transport have gone beyond the observation stage. For some years now, they have moved to action and have taken original steps to implement their own integrated public transport systems in their own way. They know how to "get by" with the resources that already exist to make them more effective.

Nevertheless, the fact remains that they have improved a transport system that is organized and adequately financed. However, an ability to make due is no substitute for public action.

In Quebec, beyond any doubt, the level of consultation, implementation and application of a rural transport system is the regional county municipality. On its territory, stakeholders from all levels are involved. Moreover, the local development centres have placed priority on public transport in their local plan of action for the economy and employment; whereas regional boards agreed to make it a regional priority and to work on it.

Regardless of the path taken and the highly specific ways of mobilizing local resources, stakeholders now need support from governments, which, as everyone knows, must coordinate their actions. Moreover, government action must absolutely include

Actuellement, près d'une soixantaine de groupes répartis dans presque toutes les régions du Québec cherchent des solutions novatrices au problème de transport en milieu rural.

Dans la partie centrale du mémoire, on fait un constat de ce qui se passe en région et toutes les conséquences qui s'ensuivent. On parle de l'obligation de refuser un emploi parce qu'on n'a pas le transport. On mentionne certains groupes, comme les femmes victimes de violence conjugale qui ne peuvent accéder à des services dans la ville centre parce qu'il manque de transport. Et on mentionne la difficulté qu'ont les personnes âgées à trouver du transport.

Depuis une dizaine d'années, il y a eu des changements importants qui ont mis une pression importante sur le milieu rural pour augmenter les services au niveau du transport. Il y a eu quatre facteurs importants. On parle de la réorganisation du réseau de la santé et du fameux virage ambulatoire. On parle aussi de la déréglementation et la privatisation du transport collectif, et depuis 1985 on constate qu'il est en déclin. Des lignes sont abandonnées à cause de l'exode des ruraux vers la ville centre.

On mentionne aussi la rationalisation et la concentration de certains services. On parle de fermetures de certains cabinets de médecins dans les villages, de fermetures de bureaux de poste, de stations-service, d'épiceries, d'écoles, et même des points de services de CLSC. Il ne faut pas oublier un autre élément très important: l'aspect du vieillissement de la population.

La conclusion: En 2002, l'insuffisance d'un système de transport collectif rural est un constat réalisé par une multitude d'acteurs locaux et régionaux dans l'ensemble du Québec. Les expérimentations réalisées démontrent que les intervenants du monde rural savent faire efficacement l'intégration des moyens disponibles et faire mieux avec les ressources déjà en place.

Ainsi, les acteurs aux prises avec les impacts liés à l'insuffisance du transport collectif ont dépassé le stade de l'observation. Depuis quelques années, ils sont passés aux actes et ont initié des démarches originales pour mettre en oeuvre, à leur façon, leur propre réseau intégré de transport collectif. Ils ont su «faire avec» les ressources déjà en place pour les rendre plus efficaces.

Néanmoins, il est évident qu'ils ont pallié le système de transport organisé et adéquatement financé. Or, leur débrouillardise ne saurait se substituer à l'action publique.

Au Québec, hors de tout doute, le niveau de concertation, de mise en oeuvre et d'application d'un réseau de transport rural est la MRC. Sur ce territoire, les intervenants de tous les échelons du territoire se sentent concernés. D'ailleurs, les Centres locaux de développement ont mis en priorité le transport collectif dans leur plan local d'action pour l'économie et l'emploi, alors que des régies régionales ont accepté d'en faire une priorité régionale et d'y travailler.

Quel que soit l'itinéraire emprunté et les façons bien particulières de mobiliser les ressources locales, les intervenants ont maintenant besoin d'un soutien qui relève des gouvernements, qui, comme chacun le sait, doivent coordonner leurs actions.



the private sector. Furthermore, the government must be aware that deregulation of bus transport would lead to chaos that no local initiative could overcome.

In short, the challenges brought to light by the question of passenger transport in industrialized and heavily urbanized western societies are complex and require a horizontal solution. Passenger transport could not quickly be reduced to school transportation or to paratransit. The solutions that can be implemented and that it is possible to consider for our rural communities cannot be initiated as part of a vertical approach to action based on the concept of areas of jurisdiction. That means slicing up reality, that is impossible to consider seriously.

As part of current approaches, it is hard to imagine that rural dwellers could be provided with public transport adapted to their needs. In particular, the amalgamated and complementary nature of the transport services that already exist in rural communities will require major intervention by the government in the form of consultation with its partners. The main role of government is to force the parties involved in public transport to serve the whole rural population and not individual separate groups of customers.

**The Chairman:** Is the traditional regular bus service system a good way of providing public transit for small communities or rural communities? What would be the alternatives? And what public policy would best support service to these communities?

**Mr. Fournier:** We would be deluding ourselves to think that we could have transport like that throughout Quebec, even in the most remote rural regions. I think it is important to understand that the various levels of government must be involved. And I am also talking about local government, municipal government, and the MRCs as well.

**Ms Anne-Marie Rainville, Director of Communications, Solidarité rurale du Québec:** To answer your question, if you are talking about bus transportation between regions or municipalities, it is a problem. Daily commuting is another problem.

Part of the problem of rural transportation is what I call daily commuting, where we clearly need partners. As we said in our brief, we have to stop transporting groups of customers. For example, in a family living in rural Nicolet, there may be a preschool-aged child, a child in high school, a handicapped person and a senior who needs hospital care, and four different vehicles come to the house to provide transportation. So it is not that there is no transportation.

However, if the woman is a homemaker and looks after the preschool-aged child, the high school-aged child, the handicapped person and the senior, and she wants to go into town to buy some clothing, it is very complicated if she does not have a car.

D'ailleurs, l'action gouvernementale doit impérativement inclure le secteur privé. De plus, l'État doit être conscient qu'une déréglementation du transport par autobus provoquerait un chaos qu'aucune initiative locale ne pourrait dompter.

En somme, les enjeux mis en lumière par la question du transport des personnes dans les sociétés occidentales, industrielles et fortement urbanisées sont complexes et exigent une solution horizontale. Le transport des personnes ne saurait se réduire tantôt au transport scolaire ou au transport adapté. Les solutions envisageables et réalistes pour les personnes vivant en milieu rural ne sauraient être initiées dans le cadre d'une intervention verticale, appuyée sur la notion de champs de compétence. C'est le saucissonnage de la réalité qui rend sa prise en compte impossible.

Dans le cadre des façons actuelles de travailler, il est invraisemblable de penser offrir aux personnes vivant en milieu rural du transport collectif adapté à leur réalité et leurs besoins. L'amalgame et la complémentarité des services de transport déjà existants dans les milieux ruraux nécessiteront une intervention forte de l'État afin de concerter les partenaires. Le premier rôle de l'État est de forcer les acteurs du transport collectif à desservir la population rurale et non des clientèles.

**La présidente:** Le régime classique de service d'autocar régulier, est-ce que c'est le bon moyen de fournir un service de transport en commun aux petites collectivités ou aux collectivités rurales? Quelles seraient les solutions de rechange? Et quelle politique publique appuierait le mieux la desserte de ces collectivités?

**M. Fournier:** Ce serait illusoire de penser qu'on pourrait avoir un transport de cette nature partout au Québec et même dans les régions rurales les plus éloignées. Je pense qu'il est important de comprendre que les divers niveaux de gouvernement doivent s'impliquer. Et je parle aussi du gouvernement local, municipal, et tout l'aspect de la MRC aussi.

**Mme Anne-Marie Rainville, directrice des communications à Solidarité rurale du Québec:** Pour répondre à votre question, si vous parlez du transport par autocar interrégional ou intermunicipal, c'est un problème. Le transport à l'intérieur même de la quotidienneté est un autre problème.

En ce qui a trait au problème du transport rural, il y a ce que j'appelle le transport de la quotidienneté, où c'est clair qu'il faut des partenaires. Et comme nous le disons dans notre mémoire, il faut arrêter de transporter des clientèles. Aujourd'hui, il est possible que dans une famille rurale de Nicolet, par exemple, il y ait un enfant d'âge préscolaire, un enfant d'âge secondaire, une personne handicapée, et une personne âgée qui nécessite des soins à l'hôpital et que quatre véhicules différents soient venus à la maison pour assurer le transport. Donc, ce n'est pas parce qu'il n'y en a pas.

Par contre, si la femme qui est au foyer et qui s'occupe de l'enfant préscolaire, de l'enfant du secondaire, de la personne handicapée et de la personne âgée, veut par exemple aller s'acheter une robe, c'est très compliqué si elle n'a pas d'auto.

So there is a problem with transportation within the community and between regions. And in some cases, we could even talk about goods that are transported. But I know that is not the topic of your study.

**The Chairman:** We are going to be talking about that as well.

**Ms Rainville:** At Solidarité rurale, we feel that there are two major shortcomings. First of all, there is a lack of imagination. It would seem that we are unable to reduce the size of the buses in Quebec. That is quite unbelievable!

There is a lack of imagination and a lack of agreement among stakeholders. And that is where the government has a major role to play. Because it is not easy to bring everyone to the same table: people managing CLSCs and who have transportation, the people managing school boards and who have means of transportation, and the people who are managing the bus companies and who make their living with buses. It requires a lot of effort.

We think that the levels of government — and this is a bold idea — should use what they are already investing in transportation as a lever or incentive. It would be excellent if governments could agree to say: “We need transportation services for all people in rural communities,” and not: “We need transportation services for our children.”

That is where the problem lies. Rural communities cannot, no more than urban communities can, afford to pay for multiple public transit systems.

I will use examples that I am familiar with. If, in Montreal, the Quebec government were not... And the federal government must have a role to play there one way or another, even if it is only through equalization — if there were school buses in Montreal too, the number of people taking the subway would drop considerably. And among the many people taking the subway and buses, which belong to everyone in an urban community, there are of course children using public transport to go to school.

**The Chairman:** People talk about minivans, for example.

**Ms Rainville:** Yes.

**The Chairman:** Would a well-regulated system of minivans meet the needs of rural communities?

**Ms Rainville:** Some communities are already using minivans. Communities with highly-reduced resources are very innovative. We ask this question: “Can a community business do better where private companies have failed?” We do not think the vehicle will last long after the motor breaks down for the first time.

Other communities have, among other things, joined forces with taxi drivers. And the results are interesting. The private and public sides have been mixed, et cetera; there are solutions.

Donc, il y a un problème de transport de proximité un problème de transport interrégional. Et on pourrait même, dans certains cas, parler de transport des marchandises. Mais je sais que ce n'est pas le sujet de votre enquête.

**La présidente:** On va en parler aussi.

**Mme Rainville:** À Solidarité rurale, nous voyons qu'il y a deux grandes carences. D'abord, il y a une carence d'imagination. On dirait qu'on n'est pas capable de réduire la grosseur des autobus au Québec. C'est quand même extraordinaire!

Il y a un manque d'imagination et aussi un manque de concertation de tous les intervenants. Et c'est là que l'État a un rôle majeur à jouer. Parce qu'il n'est pas facile de réunir à la même table des gens qui gèrent des CLSC et qui ont donc du transport, des gens qui gèrent des commissions scolaires et qui ont des moyens de transport et des gens qui gèrent des compagnies d'autobus avec lesquelles ils gagnent leur pain. Cela va demander beaucoup d'effort.

Nous croyons que les paliers de gouvernements — c'est une idée audacieuse — devraient utiliser ce qu'ils injectent déjà dans le transport comme planche à argent ou comme démarrage de la roue. C'est-à-dire qu'il serait extrêmement intéressant si les gouvernements s'entendaient pour dire: «nous commandons un service de transport qui transporte l'ensemble de ma population en milieu rural», et non pas: «nous commandons un service de transport des enfants».

Toute la question est là. Les communautés rurales n'ont pas, pas plus que les communautés urbaines, d'ailleurs, les moyens de se payer un système de transport collectif multiple.

Je prends des exemples que je connais. Si, à Montréal, l'État québécois n'était pas... Et certainement que le Fédéral doit avoir un rôle à jouer là-dedans d'une façon ou d'une autre, ne serait-ce que par la péréquation — si à Montréal il y avait aussi des autobus jaunes, le métro perdrait un achalandage important. Et au nombre des clients des métros et autobus qui appartiennent à tout le monde dans la communauté métropolitaine, il y a, bien sûr, les enfants qui utilisent le transport public pour aller à l'école.

**La présidente:** On entend parler des «minivans», par exemple.

**Mme Rainville:** Oui.

**La présidente:** Est-ce qu'un système de «minivans» bien réglementé répondrait aux attentes de la population rurale?

**Mme Rainville:** Dans certaines communautés, on constate l'utilisation des «minivans». Les communautés font preuve de beaucoup d'imagination avec des moyens extrêmement réduits. Nous posons la question: «Là où l'entreprise privée a failli, est-ce que l'entreprise communautaire pourra faire mieux?» Nous pensons qu'au premier bris de moteur de la «minivan», le véhicule ne durera pas.

D'autres communautés ont agi, entre autres, en communauté d'accès avec les chauffeurs de taxi. Et là, on a des résultats intéressants. On a mélangé le privé au public, et cetera; des solutions existent.



The last thing I would like to say is that public transit is also a matter of sustainable development. Does Canada still have the means to promote widespread use of the car? We can perhaps say that we do have the means, but the ozone layer does not.

So in terms of intercity transport, be it by bus, train or otherwise, we must look at it in terms of sustainable and ecological development for our society.

**The Chairman:** That is part of our committee's concerns, Ms Rainville. Mr. Fournier, would you like to add something?

**Mr. Fournier:** Yes. At Solidarité rurale, we strongly defend the development of small communities. And if the small communities do not have access to this type of service, they will slowly die off.

I will talk about something I know, services provided by CLSCs. In some regions, people made appointments at the CLSC from the same town, and had to go to a service centre in another town, and people from the same town were given appointments on different days. So you can see that simply organizing transportation is not enough, it goes farther than that, and other areas must be organized as well.

We had to tell the people from the local community service centre: "Listen, there are five people coming from another village, we are not going to make five trips, we are going to make one. Get organized so that the appointments are scheduled one after another."

We have had some success by taking that approach. Please understand that this is piecemeal work. Ms Rainville said a little earlier that community transportation has run out of steam and resources, and people are at their wit's end.

**The Chairman:** Do you believe that a better transportation service can help stop what people have been calling the "decline" of rural areas? Again, I repeat that I do not like the word "decline." What I mean is the fact that people are leaving the countryside.

**Mr. Fournier:** The exodus.

**The Chairman:** The exodus: thank you very much, that is the word I was looking for — from the countryside. Wouldn't that happen anyhow, inevitably, given the socio-economic situation?

**Ms Rainville:** It would happen. Inevitably? I am not so sure. Because I cannot predict the future. Some people claim they can predict the future, but not me.

Sure, that is one factor. As the poet Gilles Vigneault said, speaking of schools, in Natashquan kids go to high school in the city, but, at the age of 12, when they start coming into their own in the city, and then come back to the country, they do not want to stay.

La dernière chose que je voudrais dire est que la question du transport collectif, c'est également une question de choix de développement durable. Est-ce que le Canada a les moyens de continuer encore, en tout temps et en tout lieu, à privilégier l'automobile? Nous pouvons nous dire que nous, nous avons peut-être les moyens, mais la couche d'ozone, elle, ne les a pas.

Or donc, en ce qui a trait à la question du transport interurbain, qu'il soit par autocar, par train ou n'importe quoi, il faut poser la question du développement durable et écologique de notre société.

**La présidente:** Mais cela fait partie des préoccupations du Comité, madame Rainville. Monsieur Fournier, vous avez autre chose à ajouter?

**M. Fournier:** Oui. À Solidarité rurale, on défend bien gros le développement des petites collectivités. Et si les petites collectivités n'ont pas accès à ce genre de services, c'est la mort lente de celles-ci.

Je parlerai davantage d'un dossier que je connais, les services en CLSC. Dans certaines régions, les gens obtenaient des rendez-vous au CLSC, à partir d'un même village, devaient aller à un centre de services dans un autre village, et on donnait des rendez-vous à des journées différentes aux personnes d'un même village. Vous comprendrez que ce n'est pas tout d'organiser un service de transport, il faut que cela aille plus loin, et il faut que ce soit organisé ailleurs aussi.

Il a fallu dire aux gens du CLSC: «Écoutez, vous avez cinq personnes qui viennent de l'autre village, on ne fera pas cinq voyages, on va en faire un. Organisez-vous pour que les rendez-vous se succèdent».

Et on a réussi à faire des choses dans ce sens-là. Vous comprendrez que c'est du travail à la pièce. Et Mme Rainville disait tantôt que le transport organisé par le communautaire est à bout de bras, à bout de souffle et à bout de ressources.

**La présidente:** Pensez-vous que des meilleurs services de transport peuvent mettre fin à ce qu'on a appelé le «déclin» en milieu rural? Et, encore une fois, je n'aime pas le mot «déclin». Je parle des gens qui quittent le milieu rural.

**M. Fournier:** L'exode.

**La présidente:** L'exode — merci beaucoup, c'est le mot que je cherchais — du milieu rural. Est-ce que cela ne se produit pas quand même, inévitablement, dans le tissu socio-économique?

**Mme Rainville:** Cela se produirait. Inévitablement? Je ne le sais pas. Parce que j'ai beaucoup de difficulté à prédire l'avenir. Il y en a qui jouent à cela, mais pas moi.

Il est certain que c'est un des facteurs. Comme le poète Gilles Vigneault le disait un jour, en parlant de l'école, à Natashquan les enfants partent dès le secondaire vivre en milieu urbain, mais quand, à douze ans, ils apprennent à aller chercher toutes les ressources nécessaires à leur épanouissement en ville, ils reviennent au village avec des besoins de ville, et donc, ils ne restent pas là.

Transportation is only one of many solutions needed to address the exodus from the countryside.

These days, in most rural areas, if parents want their children to go to CEGEP — I am talking about 16 year-olds — they have no other choice but to buy their kids a car. We all know how expensive car insurance can be, especially if you are buying it for a son. Many families just cannot afford to give their children an education.

Second, some young people are not very good drivers, yet they have to drive in winter. This raises public health issues. As well, the students quickly tire of all that driving every day. What often happens is that after their second year of CEGEP they move to town. So, they have left their village.

This speeds up the exodus to the city prematurely, when young people should still be living with their parents. Further, it is difficult for the elderly who, when they hit 75 or 80 years of age, must move to the city because otherwise there is no one to look after them.

I will conclude by telling you a brief anecdote. Mr. Proulx, our president, worked very hard to help create an old age home in his village. His own father is 90 years old and his mother 85. Every time Mr. Proulx goes to visit his father, his dad begins to cry and tells his son: "This is the best gift you ever gave me: the fact that I may spend the rest of my days in the village."

And if it happens that people become sick or require care, there is no recourse because this type of care is not available in the country.

**Mr. Fournier:** I will end by saying that it is a bit like a turnstile. This morning on the radio, on my way over, I learned that there are fewer students attending CEGEPs in outlying areas. You need 60 students to maintain a program. The provincial standard is 60 students and if there are fewer, the CEGEP cannot offer the program.

Some CEGEP programs are not available in outlying areas. People have to attend courses in urban areas, such as Quebec City and Montreal.

Take, for instance, the small town of Sainte-Véronique. School children in grades 1, 2 and 3 — these kids are still very young — have to take the yellow school bus each morning. The first kid is picked up at the end of the township at 7 a.m., and the last kid is dropped off at 5:30 p.m. We all know that it is important for children to have time to play. They cannot just be learning all the time, they also need to play. Well, these kids do not have time to play anymore.

**Mr. Fournier:** There is what is known as the yellow network. Some school boards have agreed to let people get on their buses, but there is one complication: a school bus is made to measure. If there are 52 students to transport, there are 52 seats. If it is a bus

Mais le transport, c'est une des solutions multiples quant à l'exode des milieux ruraux.

À l'heure actuelle, dans la plupart des villages, pour envoyer un enfant au cégep — on parle des enfants de seize ans —, il n'y a pas d'autre choix que de leur acheter une voiture. On sait combien coûtent les assurances, surtout si c'est pour un garçon. Plusieurs familles n'ont pas la possibilité de faire instruire leurs enfants.

Deuxièmement, il y a des jeunes qui ne sont pas de bons conducteurs, et qui devront conduire en hiver. Ça pose des risques pour la santé publique. Et, en plus, ils vont vite trouver ça long de voyager à tous les jours. Souvent, ils finissent à la deuxième année de cégep puis ils vont en ville. Donc, ils ne sont déjà plus au village.

On perd les populations de façon accélérée et en aval au moment où ils auraient encore intérêt à être proches de papa et maman. Et pour les vieilles gens, c'est difficile quand, à soixante-quinze ans ou quatre-vingts ans, elles doivent sortir de leur milieu de vie pour aller vivre en milieu urbain, autrement, elles n'ont plus personne.

Et je terminerai en racontant un petit événement. M. Proulx, notre président, a travaillé très fort à l'installation d'un centre pour personnes âgées dans son village. Son père a quatre-vingt-dix ans, sa mère a quatre-vingt-cinq ans. Et son père de quatre-vingt-dix ans pleure à chaque fois que M. Proulx va le voir, en lui disant: «C'est le plus beau cadeau que tu m'as fait dans la vie: mourir au village».

Et si par malheur les gens sont malades ou requièrent des soins, ils sont faits, il n'y a pas de services dans les villages.

**M. Fournier:** Je compléterai en disant que c'est un peu le phénomène d'une porte tournante. J'entendais à la radio ce matin en m'en venant ici que dans les cégeps en régions, il y a une diminution de la clientèle. Il faut soixante étudiants pour maintenir un programme. La norme provinciale, c'est soixante étudiants, et s'ils sont moins que soixante, le cégep ne peut pas offrir le programme.

Il y a des programmes au niveau du collégial qui ne sont pas offerts en régions. Les gens seront obligés de se transporter en ville, à Québec, à Montréal et dans d'autres grands centres.

Je prends un exemple d'une petite ville, Saint-Véronique, où il y a des enfants en première, deuxième et troisième années, — ce sont des petits bouts de choux — qui prennent l'autobus jaune le matin, et le premier au bout du rang, il prend l'autobus à 7 h 00 le matin, et c'est le dernier qui est reconduit chez lui le soir à 17 h 30. On sait que jouer est important au développement des enfants. Il ne faut pas seulement apprendre, il faut jouer aussi. Ils n'ont plus de temps de jouer.

**M. Fournier:** Il y a ce qu'on appelle le réseau jaune. Certaines commissions scolaires qui ont accepté que les gens montent sur leurs autobus. Mais il y a une complication: l'autobus scolaire est fait sur mesure. S'il y a cinquante-deux étudiants à transporter, il



for primary school children, the seats are very close together. I cannot imagine an adult sitting sideways on the seat of a school bus for the entire journey.

[English]

**Senator Oliver:** You are aware that another Senate committee is looking at the problems in rural Canada, because you appeared before the Agriculture Committee last week. That committee is examining the death of rural Canada and the role of the state in trying to revitalize it.

You have reached two conclusions, which you have told us about today: that we need consultation, that we have to forget about a horizontal solution and look for a vertical solution, and that we have to find a way to have the government force those already in the business to serve the entire community.

I understand your point of view, but I have a bigger question, and my question is this: Given that rural communities are dying, that farmers cannot make a living, that not enough money is being left at the farm gate, is an issue like the one we are discussing, transportation, the way to save the communities? If these rural communities continue to deteriorate, farmers will walk away from their farms, they will close them down, there will be no children in those communities to attend schools and no people there to go to the health clinics. Is transportation the solution? Do you not have to look at a greater, consolidated issue?

In your presentation, you said, "We have to have a better vision, a better imagination, a better creativity, and more cooperation with all the stakeholders." It is not really a transportation issue, is it?

[Translation]

**Ms Rainville:** First of all, I remember well when the senators travelled as a committee to study the question of agriculture. Much emphasis was put on the fact that Canada's rural population is no longer a rural farming population. In Canada, 10 per cent of the population earn their living through agriculture. And the other people living in rural communities, be it in Quebec or in Canada, earn their living through other means.

All members of the OECD are asking themselves the same question: what is the future of rural communities? Those of us who live in those communities have an answer, but it is meaningless without a response from the government and, I would say, from society in general. Do you want rural areas to become a huge park for city dwellers to spend their holidays in June, July and August? Or do you want those rural areas to be places where people can live?

y a cinquante-deux places. Et si c'est un autobus pour les enfants du niveau primaire, les sièges sont très rapprochés les uns des autres. Je vois mal un adulte s'asseoir de travers sur le siège d'un autobus scolaire pour faire le trajet.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Vous savez sans doute qu'un autre comité du Sénat étudie présentement les problèmes que connaissent les régions rurales du Canada, car vous avez déjà témoigné devant le Comité de l'agriculture la semaine dernière. Plus précisément, le comité examine le déclin des régions rurales du Canada et la part que l'État peut prendre à sa relance.

Vous êtes arrivés à deux conclusions, dont vous nous avez d'ailleurs fait part aujourd'hui: qu'il faut tenir des consultations, qu'il faut renoncer à une solution horizontale pour se tourner plutôt vers la recherche d'une solution verticale et en plus, que le gouvernement doit forcer les entreprises déjà en exploitation à desservir la collectivité tout entière.

Je comprends votre point de vue, mais j'ai une question un peu plus vaste à poser: étant donné que les collectivités rurales sont en train d'agoniser, que les agriculteurs ne peuvent subvenir à leurs besoins, qu'il ne reste pas assez d'argent dans l'exploitation agricole elle-même, est-ce que le transport pourrait sauver ces milieux? Si les collectivités rurales continuent à se détériorer, les agriculteurs vont quitter leurs fermes, les abandonner, il n'y aura plus d'enfants pour aller à l'école et plus personne pour aller aux cliniques médicales. Les transports sont-ils la solution? Est-ce que vous ne devriez pas tenir compte d'enjeux plus vastes?

Dans votre exposé, vous affirmez qu'il faut une meilleure vision, faire preuve de plus d'imagination et d'une plus grande créativité, et qu'il faudra plus de collaboration entre tous les intervenants. Est-ce que vous ne débordiez pas des questions strictement liées aux transports?

[Français]

**Mme Rainville:** D'abord, je me rappelle bien quand on est allé en commission avec les sénateurs sur la question de l'agriculture. On avait beaucoup insisté sur le fait que la population rurale canadienne n'est plus la population rurale agricole. Au Canada, il y a 10 p. 100 de la population qui vit de l'agriculture. Et les autres personnes qui vivent dans les communautés rurales, que ce soit au Québec ou au Canada, gagnent leur vie autrement.

Une question se pose pour tous les pays membres de l'OCDE: quel est l'avenir des communautés rurales? Nous qui vivons dans ces communautés avons une réponse. Cette réponse ne peut pas exister sans une réponse gouvernementale et, je dirais, de la société globale. Est-ce qu'on veut que les régions rurales deviennent une vaste base de plein air accessible aux mois de juin, juillet et août, pour les vacances des gens qui vivent dans les milieux urbains? Ou est-ce qu'on veut que les régions rurales soient un endroit où on peut vivre?

We are increasingly convinced that there are many Quebecers and Canadians who do not feel comfortable living in urban areas and who will never leave rural ones. They need to live in a village. It is quite a fundamental choice.

The day the Canadian government says it will recognize that not all people live in Toronto, Vancouver, Montreal and Halifax it will have to decide what to do to ensure that people living outside major centres have a decent life.

The first step is to have a dialogue between the federal and provincial governments. What do we want rural Canada to be? That is an important question. And I would say that Canada is responding, but all it has to discuss the rural issue is a rural office with just a few employees.

There is supposed to be a "rural focus group" to review any bill or government initiative and to assess its impact on rural communities. Between you and me, all that is just rhetoric.

Restructuring the rural economy is not just a political project; it must lead to economic development. Restructuring the rural economy should not be any less important than restructuring Montreal's or Toronto's economy. It will require the same amount of effort, thinking and money. So make an effort on the transportation front.

**Mr. Fournier:** Last year or two years ago, Solidarité rurale du Québec conducted a survey of some city dwellers, not people living in the country, and the big surprise for us was that young people between the ages of 18 and 30 said they were very interested in living in the country. And it was a very high percentage: 80 per cent.

To me, that is the guarantee that our small communities will survive. It is not just a matter of keeping the people who are already there. There was an exodus towards the city and I think there are people willing to do the reverse.

People who live in the city, who are used to certain services, the subway and bus at their doorstep, have trouble settling in outlying areas because those services would no longer be available. But if they were offered those services, I do not mean a subway in the country, I mean a small station wagon, a taxi service or one a little more developed in bigger towns, I think we could meet those people's needs. And if you reduce some of the congestion in cities, that will reduce the problems in major centres.

**Ms Rainville:** Do not forget that people from rural areas have contributed to developing the public transit system in urban areas. They also pay taxes.

[English]

**Senator Oliver:** I am interested in your statistics about the 18- to 30-year-old group who are interested in living in rural Canada. Of all the modes of transportation — car, truck, bus,

Nous sommes de plus en plus convaincus qu'il y a beaucoup de Québécois et de Canadiens qui ne sont pas à l'aise dans les milieux urbains, et ils ne quitteront jamais les régions rurales. Ils ont besoin de vivre dans un village. C'est un choix assez fondamental.

Le jour où le gouvernement du Canada se dira qu'il accepte que les citoyens ne soient pas tous concentrés à Toronto, Vancouver, Montréal et Halifax, il devra se demander comment faire pour que les citoyens établis à l'extérieur des grands centres puissent vivre correctement.

Il faudra d'abord commencer par une concertation entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces. Quel sens veut-on donner au Canada rural? C'est une question importante. Et je vous dirais que le Canada y répond, mais tout ce qu'il a pour discuter de la question rurale, c'est un secrétariat rural où il doit travailler une toute petite poignée de gens, pas plus.

On est supposé avoir une «lunette rurale» qui examinerait tout projet de loi et toute initiative gouvernementale en fonction de l'impact sur les communautés rurales. Entre vous et moi, c'est un discours qui est resté de l'ordre du discours.

Et la réfection de l'économie rurale, ce n'est pas juste un projet politique, c'est un projet qui doit amener un développement économique. La réfection de l'économie rurale ne peut pas être une question qui est moins importante que celle de Montréal ou de Toronto. Et il faudra y mettre les mêmes efforts et de «*thinking*» et de «*money*». Donc, faites des efforts en ce qui a trait au transport.

**M. Fournier:** Solidarité rurale du Québec, l'année dernière ou il y a deux ans, a fait un sondage parmi les gens de la ville, pas les gens de la campagne, mais de la ville. Et la grande surprise pour nous, c'est que les jeunes âgés de dix-huit à trente ans ont manifesté beaucoup d'intérêt à vivre à la campagne. Et le taux était très élevé, il était de 80 p. 100.

C'est là, pour moi, la garantie future du maintien de nos petites collectivités. Il ne s'agit pas seulement de maintenir les gens qui sont là. Il y a eu un exode vers la ville et je pense qu'il y a des gens qui sont prêts à faire un exode dans l'autre sens.

Les gens qui habitent en ville, qui sont habitués à certains services, le métro à la porte, l'autobus aussi, ont de difficulté à aller s'installer en régions parce qu'ils ne retrouveront plus ces services-là. Et si on leur offrait des services, je ne parle pas d'un métro en campagne, je parle d'une petite wagonnette, d'un réseau de taxis ou d'un service un peu plus développé au niveau des villes centre, je pense qu'on pourrait satisfaire ces gens-là. Et si on dégage les villes, cela va diminuer les problèmes dans les grandes villes.

**Mme Rainville:** Il faudrait aussi ajouter que les personnes vivant en milieu rural ont contribué au développement du transport collectif en milieu urbain. Elles aussi payent des impôts.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Les statistiques que vous présentez au sujet des personnes de 18 à 30 ans qui voudraient vivre dans les régions rurales ont retenu mon attention. De tous les moyens de transport



helicopter, boat, airplane — the bus is the most logical one to extend into rural Canada because in most rural areas there are paved roads, the infrastructure is there.

However, it seems to me that the problems in rural Canada extend far beyond transportation, that the problem goes beyond urging the government to force these buses into rural areas. I do not think that that will solve the problem because the problem is much more complex than merely transportation. Do you agree?

**Ms Rainville:** Yes, absolutely.

[Translation]

It is important to note that Quebec is not short of means of transportation. There are lots of buses. The example I gave earlier is a good one: this morning, some families used four different types of transportation. What we do not have is multi-purpose transportation, a system that meets everyone's needs.

The biggest problem in rural areas is always when there is an attempt at vertical integration. There is never the required client base, of course.

You have to take a different approach by saying that the objective is to transport everyone and to make people feel that they have access to transportation. If they choose to own a car that is their business. We could find new, clever, shrewd and creative ways to use all vehicles currently on our roads. And perhaps a point will be reached where people think yellow buses should not carry only small children but could also serve a variety of client groups. Then you would see regulations for school buses again.

The private sector must also get involved in the process. The yellow buses are privately owned and some of those owners still want to provide a service. In rural areas, there are still what one could call independent transport operators, people who own their buses and sell seats on them.

There are as many public carriers as there are butchers. There are also self-employed bus drivers and they must not be forgotten.

**Mr. Fournier:** To add to what Ms Rainville said, yes, there are many means of transportation. And it is costly. Approximately \$450,000 are earmarked for transportation, school buses, para-transit, and all the others. That is a lot of money in Quebec.

Perhaps the entire system should be revamped. There is plenty of money. Perhaps more is required, but before putting more money in the kitty, perhaps we should see what we can do with what we already have.

— l'automobile, le camion, l'autocar, l'hélicoptère, le bateau, l'avion — l'autocar est le moyen le plus logique à exploiter dans les régions rurales du Canada, car les infrastructures y existent déjà, comme par exemple des routes revêtues.

Cependant, il me semble que les problèmes des régions rurales canadiennes vont bien plus loin que l'absence de transport, il ne suffit donc pas de presser le gouvernement de forcer les entreprises de transport à desservir ces milieux éloignés. Je ne pense pas que cela résoudra le problème parce qu'il est beaucoup plus complexe. Êtes-vous d'accord?

**Mme Rainville:** Oui, tout à fait.

[Français]

J'insiste pour dire qu'il n'y a pas, au Québec, de manque de moyens de transport. On en a des autobus. L'exemple que j'ai donné tantôt est bon: il y a des familles ce matin qui ont reçu à leur porte quatre véhicules différents. Ce qu'on n'a pas, c'est le transport global, un transport qui inclut tout le monde.

La plus grande difficulté d'intervention en milieu rural, c'est toujours quand on se met à faire de l'intervention verticale. Et là, on n'a jamais la clientèle qu'il faut, bien entendu.

Il faut poser le problème autrement en disant que l'objectif est qu'on transporte tout le monde, et que les gens sentent qu'ils ont accès à du transport. S'ils font le choix personnel d'avoir une voiture, c'est leur affaire. On pourrait utiliser de façon originale, intelligente, perspicace et créative tous les véhicules qui se promènent déjà sur les routes. Et peut-être qu'on en arriverait à croire que les autobus jaunes ne devraient pas seulement être conçus pour asseoir des enfants de petite taille mais aussi pour accueillir des clientèles diverses. Et on reverrait une réglementation au sujet des autobus.

Aussi, il faut faire contribuer l'entreprise privée dans cette affaire. Ce sont des propriétaires privés qui appartiennent les autobus jaunes. Et il y a des propriétaires privés qui tiennent encore à donner un service. En milieu rural, on a encore ce qu'on pourrait appeler des artisans du transport, des gens qui sont propriétaires de leurs autobus et qui vendent des places.

On a des transporteurs publics comme on a des bouchers. Il y a aussi des gens qui sont des artisans de l'autobus, et il ne faut pas les oublier.

**M. Fournier:** Pour compléter ce que Mme Rainville disait, oui, il y a beaucoup de moyens de transport. Puis c'est beaucoup de sous. Il y a à peu près 450 000 dollars attribués au transport, aux autobus scolaires, au transport adapté, puis tous les autres. 450 00 dollars, au Québec, c'est tout de même une somme importante.

Et il s'agirait peut-être de redistribuer ou de refaire tout ce panier-là. De l'argent, il y en a. Puis peut-être qu'il en faut plus, mais avant d'en mettre plus dans la cagnotte, il faudrait peut-être voir ce qu'il y a à faire avec ce qu'il y a présentement.

[English]

**Senator Callbeck:** I certainly identify with your comments about rural communities because I come from a community of 200 people.

You made the comment that intercity bus systems have declined by 50 per cent in rural areas. Over what period of time is that? Also, what does that 50 per cent represent; does it represent routes?

[Translation]

**Ms Rainville:** I do not remember exactly, but it seems to me that it was between the 70s and now. This is strictly from memory. But it varies from one region to another. It is either the number of trips or number of services.

Many routes have been completely abandoned. Let me give you an example: if you go from Montreal to Disraéli, there is no longer any public transit service on that route.

And your question leads me to say that bus transportation, since the train has nearly disappeared in Canada, is also a tourism issue. Everyone knows that bus trips in Quebec represent the lion share of tourism. But more people would travel, especially young people, if there were better routes.

In fact, in the summer, some major companies, in Orleans for instance, increase their service to some tourist areas such as the Gaspé.

**Mr. Fournier:** On page 10 of the brief it says that in 1994, there were just 47 active carriers compared with 86 in 1981. The number of routes dropped by nearly half. That is significant. The number of communities serviced by one bus was 670 in 1995, which is a third less than in 1970, when it was 835. So you can see the drop in service throughout that decade.

**Ms Rainville:** It is interesting to note that a community can be growing and still lose its transportation service. Take the Beauce as an example; there is no longer any transportation between villages linking, for example, Lévis and Sainte-Marie. There is no longer any public transit system, even though the Beauce is experiencing economic growth.

So economic growth does not necessarily mean development of rural communities. That is the major problem of our century.

[English]

**Senator Callbeck:** Do I understand you to say that the government should force bus companies to serve the rural areas?

[Translation]

**Ms Rainville:** No, our approach is more subtle. We think the government should use its leverage capability. The governments involved should use that money to invest in transportation of

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Je peux certainement sympathiser avec vous lorsque vous parlez des milieux ruraux, car je viens moi-même d'un petit bourg de 200 personnes.

Vous nous avez dit que les services d'autocar ont diminué de 50 p. 100 dans les régions rurales. Sur quelle période est-ce que cela a été calculé? Aussi, qu'est-ce que ce 50 p. 100 représente, des liaisons?

[Français]

**Mme Rainville:** Je ne me rappelle plus exactement, mais il me semble que c'est entre les années 1970 et maintenant. Je vous dis ça de mémoire. Mais cela varie d'une région à l'autre. C'est soit le nombre de trajets ou le nombre de services.

Il y a énormément de routes qui ont été complètement abandonnées. Je vous donne un exemple: si vous voulez aller de Montréal à Disraéli, il n'y a plus de service transport en commun sur cette route.

Et votre question me permet de dire que le transport par autocar, puisque le train est quelque chose qui est à peu près fini au Canada, c'est aussi un enjeu touristique. On sait bien que le tourisme par autobus au Québec, c'est la part du lion du tourisme. Mais le tourisme, notamment chez les jeunes, gagnerait s'il y avait de meilleures routes.

D'ailleurs, l'été, certaines grandes compagnies, et je pense à Orléans, augmentent un peu leur desserte de certaines régions touristiques comme la Gaspésie, par exemple.

**M. Fournier:** Dans le mémoire, à la page 10, on dit qu'en 1994, il ne restait que 47 transporteurs actifs, alors qu'ils étaient 86 en 1981. Le nombre d'itinéraires a chuté de près de la moitié. C'est important. Le nombre de localités desservies par un autocar était de 670 en 1995, soit un tiers de moins qu'en 1970, où il y en avait 835. On voit donc une baisse dans le service tout au long de cette décennie.

**Mme Rainville:** Ce qui est intéressant de noter, c'est que des communautés peuvent être en croissance de développement et perdre leur service de transport. Je pense à la Beauce, où il n'y a plus de transport inter-village, reliant, par exemple, Lévis à Sainte-Marie. Il n'y a plus de transport public, alors que la Beauce est en croissance économique.

Donc, la croissance économique ne correspond pas nécessairement au développement des communautés rurales. C'est le grand problème de notre siècle.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Si j'ai bien compris, le gouvernement devrait forcer les entreprises de transport par autobus de desservir les régions rurales, c'est bien cela?

[Français]

**Mme Rainville:** Non, notre point de vue est plus nuancé. Ce que nous disons, c'est que le gouvernement devrait utiliser sa capacité de levier. Les gouvernements concertés devraient utiliser



people, school transportation, paratransit and mass public transit that they support in major urban centres. They should therefore use that portion as leverage to force the players, including the private sector, to develop a better offer. It is a somewhat revolutionary approach.

I started off by saying that Solidarité rurale is bold. And the day that one or the other government gets involved in this, I promise you that we will be very happy and we will applaud. It is a most unusual way to proceed, but it is tailored to the rural environment. They work in tandem. Let us be a little bolder. Let us say: "I will put money on the table if you guarantee you will make more services available to us. That will take tough ministers!

[English]

**Senator Callbeck:** To offer more services in the rural areas, many of which would be unprofitable, would the rates in profitable areas have to increase, or would the government subsidize those unprofitable rates? How would this work?

[Translation]

**Ms Rainville:** Just to continue on the idea of boldness and creativity, I think you should consult the Quebec Bus Owner Association, who have given a lot of thought to these issues and who have justifiable concerns about profit and economic development. But the impression we have, given the various projects that have been implemented all over, is that private companies that are currently not profitable may become so because some of the services they would provide would be "prepaid" by the state.

Let me go over this again. The owners of yellow school buses that are not geared to carry all types of passengers are private owners. Right now, they generally survive thanks to one client, the Quebec Department of Education. So why not assume that over the next 10 or 15 years other types of buses could be designed to serve all client groups in rural areas, and if there is financial support from the government, the remaining revenues could come from the private sector? I am no expert. The Solidarité rurale is not a group of actuaries; we are proponents of rural development.

**Senator LaPierre:** In English they say: "How are you going to keep them on the farm now that they have seen Paris?" It becomes an issue. Do you not believe that if a statistic says that seven out of ten rural residents do not work where they live, that means that rural regions are bedroom communities?

**Ms Rainville:** No, no.

ces investissements dans le transport des personnes, dans le transport scolaire, dans le transport des personnes handicapées, et aussi dans le transport collectif public qu'ils supportent dans les grandes villes. Ils devraient donc utiliser cette portion-là comme un levier pour forcer les intervenants, en incluant le secteur privé, à développer une meilleure offre. C'est une façon de voir révolutionnaire.

J'ai commencé par vous dire qu'on était audacieux à Solidarité rurale. Et la journée où un ou l'autre des gouvernements se lancerait dans cette affaire, je vous promets qu'on va être très heureux et qu'on va applaudir. C'est une façon complètement inusitée de faire les choses, mais qui est adaptée au monde rural. Il y a une complémentarité. Soyons un peu plus audacieux. Disons donc: je vais mettre de l'argent sur la table si vous me garantisiez que vous allez offrir plus de services. Ça va prendre des ministres solides!

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Si on veut offrir davantage de services de transport dans les régions rurales, dont bon nombre ne seraient pas rentables, est-ce qu'il faudrait augmenter les tarifs dans les corridors rentables, ou est-ce que le gouvernement devrait subventionner les trajets déficitaires? Comment faudrait-il s'y prendre?

[Français]

**Mme Rainville:** Pour reprendre l'idée de l'audace et de la créativité, je pense qu'il faudrait parler à l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, qui a beaucoup réfléchi à ces questions, ayant des préoccupations justes et correctes de profit et de développement économique. Mais l'impression que nous avons, compte tenu des projets qui ont été mis sur pied un peu partout, c'est qu'il serait possible que des compagnies privées, qui, pour l'heure, ne sont pas rentables, le deviennent parce qu'une partie des services qu'elles offriraient seraient «prépayée» par l'État.

Je reprends. Les propriétaires d'autobus scolaires jaunes qui ne sont pas adaptés au transport de toutes les clientèles, sont des propriétaires privés. À l'heure actuelle, en général, ils vivent grâce à un seul client, le ministère de l'Éducation du Québec. Donc, ne peut-on pas penser que sur dix ou quinze ans, on pourrait développer d'autres genres d'autobus qui pourraient desservir toutes les clientèles en milieu rural et qui, bénéficiant d'un apport financier de l'État, iraient chercher le reste de leurs revenus dans le privé? Je ne suis pas une spécialiste. On n'est pas des actuaires à Solidarité rurale, on est des militants du développement rural.

**Le sénateur LaPierre:** En anglais, on dit: «How are you going to keep them on the farm now that they've seen Paris?» Ça devient important. Ne croyez-vous pas que si une statistique indique que sept ruraux sur dix ne travaillent pas là où ils vivent, ça veut dire les régions rurales sont des dortoirs?

**Mme Rainville:** Non, non.

**Senator LaPierre:** They are bedroom communities. People do not live there all the time. They sleep there and work in the city eight or ten hours a day. They are bedroom communities, are they not?

**Ms Rainville:** No.

**Senator LaPierre:** Then what are they?

**Ms Rainville:** Those people often work in the neighbouring town.

**Senator LaPierre:** They work in the neighbouring town. In Nicolet?

**Ms Rainville:** Well, yes.

**Senator LaPierre:** They work in Nicolet. But those are villages. When you say you are proponents of rural development, that applies mainly to any region whose population is lower than a certain level.

Nicolet is a town. Saint-Joseph-de-Beauce is becoming a town. It is already. That is rural?

**Ms Rainville:** The Quebec government has just introduced a rural development policy which contains a fairly specific definition of rural region. And we worked with the regional county municipality grid. In Quebec, there are 54 regional county municipalities that the Quebec government deems totally rural and Nicolet-Yamaska is one of them.

**Senator LaPierre:** What is the population? How many people are we talking about?

**Ms Rainville:** Twenty per cent of Quebec's population live in a rural area. And in Canada it is about the same.

**Senator LaPierre:** And how do you define a rural area? What are the features?

**Ms Rainville:** The Quebec government generally defines it as a region with a low-population density, where the main economic sectors are tied to the development of natural resources and so on. There are many criteria.

But, Senator LaPierre, I just want to correct one thing. Solidarité rurale is all sorts of things. We may be accused of everything, but the last thing we are is "ruralist" because that means someone who likes bygone days, who likes the old rural world. We do not live in the past.

**Senator LaPierre:** I was reminded of Curé Labelle when you spoke.

**Ms Rainville:** You are hurting my feelings.

**Senator LaPierre:** No, I do not want to hurt your feelings; I am paying you quite a compliment. Curé Labelle fought to have railways in the Laurentians.

**Ms Rainville:** Yes, that's right.

**Senator LaPierre:** And he was alone until his friend Chapleau helped him.

**Le sénateur LaPierre:** Ce sont des dortoirs. Les gens ne vivent pas là tout le temps. Ils vont coucher là puis ils vont travailler en ville huit, dix heures par jour. Ce sont des dortoirs, non?

**Mme Rainville:** Non.

**Le sénateur LaPierre:** Mais qu'est-ce que c'est?

**Mme Rainville:** Souvent, ils travaillent dans le village d'à côté.

**Le sénateur LaPierre:** Ils travaillent dans le village d'à côté. À Nicolet?

**Mme Rainville:** Ah! Bien oui.

**Le sénateur LaPierre:** Ils travaillent à Nicolet. Mais, cependant, ce sont des villages. Quand vous parlez de votre mission «ruraliste», ça s'applique en grande partie à toutes les régions dont la population est en dessous d'un certain nombre.

Nicolet, c'est une ville. Saint-Joseph-de-Beauce, ça devient une ville. Ça l'est déjà. C'est rural?

**Mme Rainville:** Le gouvernement du Québec vient de se doter d'une politique de développement rural et il a défini assez précisément où sont les régions rurales. Et on a travaillé avec la grille des MRC. Au Québec, il y a cinquante-quatre MRC qui sont jugées par le gouvernement du Québec comme étant totalement rurales et Nicolet-Yamaska fait partie de celles-là.

**Le sénateur LaPierre:** Ça représente quelle population? On parle de combien?

**Mme Rainville:** Vingt pour cent de la population du Québec vit en milieu rural. Et au Canada, c'est à peu près pareil.

**Le sénateur LaPierre:** Et comment définissez-vous le milieu rural? Quelles en sont les caractéristiques?

**Mme Rainville:** Le gouvernement du Québec le définit généralement comme une région ayant une faible densité de population, où les principaux secteurs économiques sont liés à l'exploitation des ressources naturelles et ainsi de suite. Il y a beaucoup de critères.

Mais, Sénateur LaPierre, je veux juste corriger quelque chose. Solidarité rurale est toutes sortes de choses. On peut nous accuser de tout, mais la dernière chose qu'on est, c'est «ruraliste». Parce que «ruraliste», ça veut dire: qui aime le temps passé, dans l'ancien monde rural. Et nous autres, on n'est pas «passéiste».

**Le sénateur LaPierre:** Quand vous parliez, madame, je pensais au Curé Labelle.

**Mme Rainville:** Vous me faites de la peine.

**Le sénateur LaPierre:** Non, je ne veux pas vous faire pas de la peine, madame, je vous fais un grand compliment. Le Curé Labelle s'est bataillé pour avoir des chemins de fer dans les Laurentides.

**Mme Rainville:** Oui, c'est vrai.

**Le sénateur LaPierre:** Puis il était tout seul, jusqu'à ce que son ami Chapleau l'aide.



**Ms Rainville:** That's right.

**The Chair:** Senator LaPierre still does things the way he did on television. So he is a little provocative.

**Mr. Fournier:** Senator LaPierre, I should tell you that my local community service centre is called Arthur Buies. Do you know who he was?

**Senator LaPierre:** Yes.

**Mr. Fournier:** He was Curé Labelle's right arm or left arm.

**Senator LaPierre:** Another thing that interests me that is that you spoke of people between the ages of 18 and 30. Do you not think they would go to live in a rural area only if they can bring along all their "gadgets," their computers with all the accessories?

**Ms Rainville:** Our association cannot afford too many opinion polls. When we do one, it is on a large scale. The original one was on the consumption of local products. We used that opportunity to ask 12 questions on the perception of rural life. We got a big statistical surprise; 89.5 per cent of young Montrealers want to live in a rural environment, even after being told it had a low-population density, with fewer services, et cetera.

We nearly fell off our chairs when we saw that statistic. And the executive said they should go further with those youths. So we went further. We called them back and conducted more open surveys. And we realized that they wanted to live in a rural environment because they were tired of urban living. They said that the turning point for settling in a rural area would be when they started their family. In fact, young Montrealers do not want to raise their children in the city.

It is clear that in their minds, they were saying: would you like that, and why would you like that? As I always say when I talk about that survey, there were no moving vans at the door. But one thing is clear: rural communities without services, without access to new technology, as you have just said, are not very welcoming.

And I will conclude by saying, Senator LaPierre, that this week, I got a call from a TV show, — I will not name it. They wanted names of young people who had moved into rural areas over the past year, because a year had lapsed since we did that survey. So we sent an e-mail to the rural development agents who are spread throughout the rural communities. In two hours, I had a very long list. Everyone had stories.

When a family of three moves into a rural community of 200 people, demographics change.

**Senator LaPierre:** Could we have your surveys?

**Mme Rainville:** C'est vrai.

**La présidente:** Le sénateur LaPierre a encore ses façons de procéder comme quand il était à la télévision. Alors, il provoque un peu.

**M. Fournier:** Sénateur LaPierre, je vous dirais que mon CLSC s'appelle Arthur-Buies. Et Arthur Buies, vous savez qui il était?

**Le sénateur LaPierre:** Oui.

**M. Fournier:** Il était le bras droit ou le bras gauche du Curé Labelle.

**Le sénateur LaPierre:** Une autre affaire qui m'intéresse, c'est que vous avez parlé des gens âgés de dix-huit à trente ans. Ne croyez-vous pas qu'ils iront vivre en milieu rural seulement s'ils peuvent apporter leurs «bébelles», leurs ordinateurs avec tous les accessoires?

**Mme Rainville:** Notre organisme n'est pas assez riche pour se payer souvent des sondages d'opinion. Alors quand on en fait un, on le fait large. L'origine de notre sondage, c'était sur la consommation des produits du terroir. On en a profité pour poser douze questions sur la perception de la ruralité. Et là, il nous est arrivé une grande surprise statistique, 89,5 p. 100 des jeunes urbains montréalais souhaitaient aller vivre en milieu rural, même après qu'on leur avait indiqué que le milieu rural avait une faible densité de population, avec moins de services, et cetera.

Quand on s'est rendu compte de cette statistique, on est presque tombé par terre. Puis les gens de l'exécutif ont dit qu'ils devaient aller plus loin avec ces jeunes-là. Donc, on est allé plus loin. On a rappelé les jeunes, on a fait des sondages plus ouverts. Et on a constaté que c'est le malaise de la vie urbaine qui crée le goût d'aller vivre en milieu rural. Ils ont indiqué que le point tournant où ils pensaient pouvoir s'établir en milieu rural, ce serait au moment de la fondation de la famille. En fait, les jeunes urbains montréalais ne veulent pas élever leurs enfants en ville.

Et il est clair que dans leur esprit, on disait : aimeriez-vous ça, puis pourquoi vous aimeriez ça? Comme je dis toujours quand je parle de ce sondage-là, il n'y avait pas de camion de déménagement à la porte. Mais une chose est sûre: des communautés rurales sans services, sans accès aux nouvelles technologies, comme vous venez de le dire, ce ne seront pas des communautés rurales accueillantes.

Et je termine en vous disant, Sénateur LaPierre, que cette semaine, une émission de télévision m'a appelée — je ne la nommerai pas. Elle voulait avoir des noms de jeunes qui avaient déménagé en milieu rural au cours de la dernière année. Parce que ça fait un an qu'on a fait ce sondage-là. On a donc envoyé un courriel aux agents de développement rural qui sont partout en milieu rural. En deux heures, j'avais une liste infinie de noms. Tout le monde avait des histoires.

Dans une communauté rurale de deux cents habitants, quand il arrive une famille de trois personnes, la donne de la démographie vient de changer.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce qu'on pourrait avoir vos sondages?

**Ms Rainville:** I think they are already on our Internet site.

**Senator LaPierre:** Thank you very much.

**Mr. Fournier:** I would like to add something. You mentioned technology, and I think that people in the city are very interested in telework. The problem in the regions is that Internet services are not necessarily always available, especially high-speed services. These barriers prevent people from moving out of town.

**Senator LaPierre:** I want to tell you that whether we talk about buses or transport, it will be over the Internet. Thank you.

**Mr. Fournier:** Yes.

**The Chair:** Thank you very much, Mr. Fournier and Ms Rainville. We could go on at length. You have shed a very interesting light on our discussions. If you think of any other information you could provide the committee, do not hesitate to send it to the clerk, and the information will be distributed to senators. Thank you very much for coming.

The committee adjourned

---

MONTREAL, Wednesday February 20, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:09 p.m. to examine issues facing the intercity bus industry.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) presiding.

[*Translation*]

**The Chairman:** Honourable senators, while we await the arrival of the witness, we will turn our attention to the committee's budget for the year 2002-03. Budget papers will be distributed to you and if you have any questions, by all means you can raise them. Otherwise, we will proceed to adopt the budget. The process can then move forward with Internal Economy. What you have before you is a summary of the committee's expenditures.

[*English*]

We have various expenses in connection with the special study that we have started. We have included, in the special study expenditures, under "Transportation and Communications," the fact-finding mission to Boston-Washington. We removed those items from the expenditures for the year 2001 and we included the fact-finding mission in our budget for April 1. We had envisaged spending \$20,000 to \$25,000 on this special study, that is, over and above what we have already spent, and what we will spend up to April 1st. You have the numbers before you.

[*Translation*]

**Senator LaPierre:** Do these expenditures correspond solely to this year's activities?

**Mme Rainville:** Ils sont déjà sur notre site Internet, je pense.

**Le sénateur LaPierre:** Merci bien.

**M. Fournier:** Je voudrais ajouter quelque chose. Vous avez parlé de la technologie et je pense que les gens de la ville sont très intéressés à faire du télétravail. Le problème en régions, c'est que les services Internet ne sont pas nécessairement toujours bien rendus, encore moins ceux de haute vitesse. Ces obstructions empêchent les gens de s'installer à la campagne.

**Le sénateur LaPierre:** Je veux vous dire: que l'on parle d'autobus ou de transport, il va se faire par l'Internet. Merci.

**M. Fournier:** Oui.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Fournier et madame Rainville. On pourrait discuter encore longtemps. Vous avez apporté un éclairage fort intéressant à nos discussions. Si vous pensez à d'autres renseignements que vous pouvez fournir au Comité, n'hésitez pas à les faire parvenir au greffier, et ils seront distribués aux sénateurs. Merci infiniment d'avoir été là.

La séance est levée.

---

MONTREAL, le mercredi 20 février 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 09 pour étudier les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente:** Honorables sénateurs, pendant que nous attendons le témoin, nous allons nous tourner vers le budget du comité pour l'année 2002-2003. Les documents à cet effet vous seront distribués et si vous avez des questions à poser au sujet de ce budget, vous pourrez les poser, sinon on pourra l'accepter tout de suite. Cela nous permettra d'enclencher le processus avec le Comité de la régie interne. Vous avez devant vous les dépenses du comité.

[*Traduction*]

Nous avons diverses dépenses relativement à l'étude spéciale que nous avons commencée. Sous la rubrique «Transport et Communications», nous avons inclus, dans les dépenses relatives à cette étude spéciale, la mission d'information à Boston et Washington. Nous avons supprimé ces postes des dépenses de l'année 2001 et avons inclus la mission d'information dans notre budget à compter du 1<sup>er</sup> avril. Nous avions prévu consacrer de 20 000 à 25 000 dollars à cette étude spéciale, et cette somme s'ajoute aux dépenses que nous avons déjà effectuées, et à celles que nous ferons jusqu'au 1<sup>er</sup> avril. Vous avez les chiffres sous les yeux.

[*Français*]

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce seulement pour les travaux de cette année?



**The Chairman:** You have the two budgets, one covering the committee's activities for the year, and the other, any studies.

[English]

One item is, "Application for Budget Authorization Special Study"; and the other is, "Application for Budget Authorization for the Fiscal Year ending March 31st, 2003." I need a motion.

[Translation]

**Senator LaPierre:** The amount requested totals \$70,000?

**The Chairman:** That is correct.

**Senator LaPierre:** That figure represents expenditures incurred by the committee?

**The Chairman:** Precisely, for special studies.

**Senator LaPierre:** And the other figure of \$69,000?

**The Chairman:** That represents expenditures for regular meetings for the purpose of examining bills and conducting other business.

**Senator LaPierre:** If we need to undertake other studies, will we be able to use a special budget, or will we need to request additional funding?

**The Chairman:** We will request additional funding.

[English]

**Senator LaPierre:** I move that we accept these two budgets.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Senator Jaffer:** Agreed.

[Translation]

**The Chairman:** Our witnesses this afternoon represent Transport 2000 Québec. They are Mr. Normand Parisien, Director and Coordinator, and Mr. Richard Beaulieu, transportation economics researcher. Welcome, gentlemen, to our committee.

**Mr. Normand Parisien, Director and Coordinator, Transport 2000 Québec:** Madam Chairman, we want to thank the committee for this opportunity to express our views today on this issue. Admittedly, we were somewhat surprised because we thought Bill C-77 had died on the Order Paper in 1999. It has now been resurrected in another form. This is not the first time a bill before the House of Commons for consideration has been referred to the Senate for further study.

Some time ago, we had the opportunity to discuss the challenges associated with the issue currently under consideration. Moreover, Mr. Beaulieu worked with me to gather a certain amount of information. Obviously, we have not explored this issue thoroughly, but we have been monitoring developments in this area long enough to provide a enlightened opinion.

**La présidente:** Vous avez les deux budgets, un budget pour les travaux du comité pour l'année et celui pour l'étude.

[Traduction]

Un des postes s'intitule «Demande d'autorisation budgétaire pour l'étude spéciale» et l'autre, «Demande d'autorisation budgétaire pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2003». Il me faut une motion.

[Français]

**Le sénateur LaPierre:** C'est un montant de 70 000 \$?

**La présidente:** Oui.

**Le sénateur LaPierre:** Ce budget représente les dépenses encourues par le comité?

**La présidente:** Exact, pour les études spéciales.

**Le sénateur LaPierre:** Puis, l'autre montant de 69 000 \$?

**La présidente:** Ce budget représente les dépenses pour nos réunions régulières quand on examine les projets de loi et autres travaux.

**Le sénateur LaPierre:** Si on doit entreprendre d'autres études, y aura-t-il un budget spécial ou devra-t-on faire une autre demande?

**La présidente:** On fera une autre demande.

[Traduction]

**Le sénateur LaPierre:** Je propose que nous adoptions ces deux budgets.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord?

**Le sénateur Jaffer:** D'accord.

[Français]

**La présidente:** Les témoins devant nous aujourd'hui représentent Transport 2000 Québec, M. Normand Parisien, directeur coordonnateur et M. Richard Beaulieu, chercheur en économie des transports. Nous vous souhaitons la bienvenue à notre comité.

**M. Normand Parisien, directeur coordonnateur, Transport 2000 Québec:** Madame la présidente, nous remercions le comité de nous entendre aujourd'hui sur cette question. On avoue qu'il y a un effet surprise parce qu'on croyait qu'en 1999, le projet de loi C-77, était mort au *Feuilleton*. Il est ressuscité sous une autre forme. Ce n'est pas la première fois que la Chambre des communes est saisie d'un projet de loi et que par la suite, on transmet le tout au Sénat pour un examen subséquent.

On a eu l'occasion, il y a quelque temps, de discuter des enjeux de ce dossier qui est à l'examen actuellement. Et, d'ailleurs, M. Beaulieu a participé avec moi à une certaine cueillette d'informations. C'est sûr qu'on n'est pas allé au fond du dossier, mais on a quand même suivi cette question sur une période suffisamment longue pour vous fournir un avis éclairé.

Transport 2000 Québec is a non-profit association established in 1977. It brings together public transportation users in Quebec and is an ex-officio member of the group Transport 2000 Canada. It also is involved with other organizations at the international level. Our mission consists primarily of defending the interests of users of urban and intercity public transportation, to promote public and intermodal transportation.

The whole issue of deregulation has proven to be a formidable challenge for our organization. You have seen the results of an analysis carried out by government agencies. We concur in part with the findings, particularly as regards the decline in the use of intercity busing. A number of solutions have been proposed, among others, those put forward in 1992 by the Royal Commission on National Passenger Transportation. A decade later, the time has come to examine the ramifications of the policy arising from the work of the Hurdman Commission.

Clearly, the use of intercity public transportation has declined. However, to our minds, the analysis that has been done or the question that has been put by the government to the committee fails in some respects to answer the following question: Are regulations to blame for the decline in the number of intercity bus passengers?

We have every reason to believe that the answer to the question is no, because there has been a considerable increase in the number of automobiles and in automobile travel in Canada. The issue is fraught with economic considerations and the question of a link between current provincial regulatory regimes and a decline in the number of users of this transportation mode cannot be answered strictly on an ideological basis. Other factors must be considered, such as gasoline prices, or the availability of other modes of transportation.

Consider the following example which refutes the theory of a link between a regulatory regime and the use of intercity bus transportation. Despite the complete deregulation of the airline industry, access to regional services, whether in Quebec or in other Canadian provinces, has become increasingly unstable. Regions are abandoned when market forces are left to determine whether transportation services should be made available to the public.

Clearly, we need to seriously consider this question and to continue looking for answers before taking any steps to revisit jurisdictions for the purposes of deregulating certain areas for which responsibility was turned over to the provinces in the 1950s.

To our minds, deregulation has clearly been a failure when applied to intercity modes of transportation. Consider as evidence of this statement the US policy which has been in force since 1992, the same year the Hurdman Commission tabled its report. In the United States, a federal policy, the rural transit program, provides for the direct subsidization of rural public transportation modes. If the United States, even with its market forces at play, cannot

Transport 2000 Québec est une Association sans but lucratif, créée en 1977, qui regroupe les usagers des transports en commun au Québec et qui est membre d'office de l'organisme Transport 2000 Canada, et qui participe à d'autres organisations au niveau international. Notre mission consiste principalement à défendre les intérêts des usagers des transports en commun urbains ou interurbains et à promouvoir les transports collectifs et l'intégration des moyens de transport.

La question de la déréglementation est un enjeu important pour nous. C'est sûr qu'on vous a exposé une analyse des organismes du gouvernement; analyse que nous partageons en partie, quant au déclin de l'utilisation du transport interurbain par autocar. Des solutions ont déjà été proposées, entre autres, celles qui ont été mises de l'avant par la Commission Royale sur le transport des voyageurs au Canada, en 1992. Il est temps, dix ans plus tard, d'examiner les effets de cette politique qui découle des travaux de la Commission Hundman.

Il est certain qu'il y a un déclin de l'utilisation du transport en commun interurbain. Mais, selon nous, l'analyse qui est faite ou la question qui est posée au comité par le gouvernement, à notre avis, ne répond pas tout à fait à la question: La réglementation est-elle la cause de cette baisse de fréquentation du transport interurbain par autocar?

À notre avis, il y a tout lieu de croire que non, parce qu'il y a eu au Canada une augmentation importante des parcs automobiles et des déplacements par automobile. Il y a une dynamique économique derrière cela et on ne pourrait répondre sur une base purement idéologique à cette question qui fait le lien entre la réglementation actuelle au niveau des provinces et la baisse de fréquentation de ce mode de transport. Il y a une dynamique à l'oeuvre, que ce soit les prix de l'essence ou l'offre de service des autres moyens de transport.

On donne un exemple pour réfuter la thèse à l'effet qu'il y aurait un lien entre la réglementation et l'utilisation du transport interurbain par autocar. Suivant l'exemple du transport aérien, malgré la déréglementation totale de cette industrie, il y a un accès de moins en moins assuré dans certaines régions que ce soit au Québec ou dans d'autres provinces canadiennes. Les régions sont actuellement délaissées lorsqu'on délègue entièrement aux forces du marché cette possibilité d'offrir des services de transport à la population.

Il est certain qu'il faut se poser cette question sérieusement. Il faut continuer à chercher des réponses avant de travailler à la reprise de juridiction pour fins de déréglementation des prérogatives qui ont été consenties aux provinces dans les années 1950.

Pour nous, il est clair que la voie de la déréglementation a été un échec au niveau des moyens de transport interurbain. La politique américaine en est la preuve: elle est appliquée depuis 1992, soit l'année même du dépôt du rapport de la Commission Hundman. Aux États-Unis, une politique fédérale permet de soutenir directement les transports en commun ruraux. Il existe ce qu'on appelle le «Rural transit program». Si les États-Unis ne



provide transportation services to remote regions, how can we even think that Canada would be in a position to do so, Madam Chairman.

We believe caution is in order when it comes to the government adopting this approach to transportation policy. Perhaps we need to consider other kinds of federal-provincial cooperation with a view to improving transportation services. We would like to put the following question to you at this time: What steps can be taken to increase the number of intercity bus transportation users? The answer lies in the quality of transportation infrastructure.

Recently, I took the bus instead of the train to travel from Montreal to Quebec City. Obviously, my experience was quite different, given the winter weather and current highway conditions. The bus ride is so uncomfortable that often it is viewed as a last resort by many people. In my humble opinion, this could be one reason for the decline in ridership.

Another step would be to improve the overall comfort of bus passengers. In our opinion, the solution lies in a shift from automobile to bus transportation. The potential benefits of this shift have yet to be fully exploited. In our opinion, the government should recommend that direct support be given to improving the quality of vehicles and current infrastructure. Although the provinces and municipalities have been pressuring the federal government to build new roads, current governments cannot even maintain or rehabilitate the existing network of roads and highways. Clearly, the priority must be the rehabilitation of existing infrastructure with a view to enhancing passenger comfort and improving efficiency. Provinces and municipalities must contend with an aging infrastructure.

Making buses more comfortable is important if this mode is to attract more motorists. Much like the situation in the United States, public transportation has become a marginal mode of transportation. Virtually 90 per cent of all travel in the US takes place on highways, whereas in Canada, this figure is in the neighbourhood of 85 per cent. These are rough figures which would have to be confirmed.

Despite Canada's stricter user-pay policy, urban public transit remains a very popular mode of transportation, particularly in Montreal, Toronto and Vancouver, and to some extent, in Winnipeg as well. However, the popularity of intercity public transportation has declined and steps must be taken to reverse this trend.

From an environmental standpoint, initiatives to encourage people to make the switch from automobile to bus use could prove more effective than outright deregulation. The government, through Transport Canada, must have more control over vehicle emissions.

peuvent pas, à même les forces du marché, fournir ces services dans des régions éloignées, il est certain qu'on ne peut pas croire que cela soit possible au Canada, madame la présidente.

Nous pensons que vous devez être très vigilants quant à l'adoption d'une telle voie par le gouvernement dans la politique de transport. Il faut peut-être examiner d'autres possibilités de coopération fédérale/provinciale afin d'améliorer les services de transport. Une question que l'on voudrait soulever est la suivante: Quels sont les moyens pour accroître l'utilisation du transport interurbain par autocar? Il en va de la qualité des infrastructures de transport.

Sans verser dans l'anecdote, j'ai un exemple récent où j'ai pris l'autocar au lieu du train pour faire la distance Montréal/Québec. Évidemment, ce n'est pas le même genre de déplacement, surtout avec les conditions hivernales et l'état des routes actuel. En autocar n se fait tellement brasser qu'il devient un moyen de dernier recours pour beaucoup de gens. À notre humble avis, cela pourrait expliquer la baisse de fréquentation.

Il y a ensuite l'amélioration du confort des autocars. Pour nous, la solution réside dans un transfert modal de l'automobile vers l'autocar; il y a là une efficacité potentielle qui est inexploitée. Selon nous, une recommandation au gouvernement devrait suggérer la possibilité de soutenir directement l'amélioration de la qualité des véhicules, via une amélioration des infrastructures actuelles. Évidemment, les provinces et les municipalités exercent des pressions auprès du gouvernement fédéral pour la construction de nouvelles routes. Mais, les gouvernements actuels ne sont même pas en mesure de maintenir, d'entretenir et de remettre en état normal le patrimoine routier. Il est donc évident que l'on doit, en priorité, se tourner vers la réfection des infrastructures actuelles pour en améliorer le confort et l'efficacité. On a un réseau qui est souvent à maturité, que ce soit dans les provinces ou dans les municipalités.

L'amélioration du confort des véhicules est important afin d'en améliorer l'attrait pour les automobilistes. Car un peu comme aux États-Unis, quoique dans une moindre mesure, les transports en commun sont devenus un mode de transport marginal. Aux États-Unis, 90 p. 100 des déplacements sont routiers, alors qu'au Canada, c'est 85 p. 100. Ces chiffres doivent être vérifiés, c'est un ordre de grandeur.

Malgré la politique canadienne plus sévère des utilisateurs/payeurs, il y a quand même un niveau d'utilisation plus important des transports en commun urbains, en particulier à Montréal, Toronto et Vancouver, et probablement aussi, dans une certaine mesure, à Winnipeg. Mais, au niveau du transport interurbain, il y a un déclin. Il faut prendre des mesures pour changer une telle situation.

Sur le plan environnemental, tous les moyens visant à favoriser un transfert modal de l'automobile vers l'autocar pourraient être davantage efficaces que la déréglementation pure et simple. Il faut que le gouvernement, via Transports Canada, puisse contrôler davantage les émissions des véhicules.

In a free market, maintaining profitability is critical, but as we pointed out earlier, this is a difficult proposition in Canada. Steps must be taken to prevent combustion engines or vehicles from contributing to harmful emission levels. Regulatory regimes must be harmonized nation-wide.

Madam Chairman, we recommend that the government address this matter by implementing the proposed measures.

**The Chairman:** Mr. Parisien, in the past decade, differences have emerged in the provincial regimes governing bus transportation. Do these differences hurt the industry or travelers, or are both sides adversely impacted? If you respond in the affirmative, what remedial action is warranted and to what extent should the government be involved?

**Mr. Parisien:** Having discussed this question, we feel the federal government must show some leadership in the area of policy harmonization. Provision must be made for awarding incentives. The U.S. federal government and Congress have demonstrated some flexibility on this matter. In the U.S., government institutions wield considerable authority over the administration of government.

Clearly, Congress, that is the House of Representatives and the Senate, have given the Department of Transportation room to maneuver in terms of providing services to the public, sustaining economic and social development and protecting the environment. With the introduction of intermodal policies, the I.S.T.A. and the Transportation Equity Act T-21, which was extended in 1998 until 2003, efforts in this area have increased in the past ten years.

Therefore, there has been some leadership shown on this issue. It is equally important for consumers and for the industry to be correctly informed of policies in effect. As the saying goes, no one should be ignorant of the law. It is important to be familiar with the legislation and with the corresponding regulations.

Our government must show some leadership on this issue and we encourage you to seize this opportunity to do so and to work toward broader federal-provincial cooperation.

[English]

**Senator Oliver:** You have made two basic points, first, that deregulation has been a total failure and, second, that what we should be doing is trying to find ways and means of facilitating the greater use of buses. When I think of what is important to me as an ordinary individual, I think of the cost of busing as compared to other modes of transportation. I also think of the speed of the vehicle, the comfort of the seats, whether food is available, whether there are accessible washroom facilities, and timeliness, that is whether it will arrive on schedule. These are some things that the average person would want. Therefore, my question to you is this: What is your answer to your own question? What type of things should we, as a committee, be looking at that would help facilitate more use of buses in Canada?

Dans un marché libre, il faut maintenir la rentabilité; ce qui est difficile, comme on vous l'a indiqué, au Canada. Il faut éviter que les moteurs à combustion ou que les véhicules contribuent aux émissions nocives. Il faut donc une réglementation harmonisée à travers tout le Canada.

Madame la présidente, voilà les avenues que nous vous proposons pour conseiller le gouvernement sur ces questions.

**La présidente:** Monsieur Parisien, des différences nous sont apparues entre les régimes provinciaux qui régissent le transport par autocar depuis une dizaine d'années. Est-ce que ces différences nuisent à l'industrie ou aux voyageurs, et même aux deux groupes? Et, dans l'affirmative, quels seraient les remèdes qui s'imposent et dans quelle mesure le gouvernement devrait-il appliquer ceux-ci?

**M. Parisien:** À notre avis, et suite à des discussions à ce sujet, nous pensons que le gouvernement fédéral doit exercer un certain leadership dans l'harmonisation des politiques. Il doit y avoir des incitatifs. Si on prend l'exemple fédéral américain, il y a quand même une certaine flexibilité et une souplesse exercée par le gouvernement fédéral et le Congrès américain. Aux États-Unis, les institutions parlementaires ont beaucoup de pouvoir sur l'administration du gouvernement.

Il est certain que le Department of Transportation a certains leviers qui ont été octroyés par le Congrès, la Chambre des représentants et le Sénat, en vue de fournir des services à la population, de soutenir le développement économique et social et d'assurer la protection de l'environnement. Par le biais de politiques d'intermodalité des moyens, des efforts accrus sont consentis depuis dix ans à travers le I.S.T.E.A. et le Transportation Equity Act T-21 reconduit en 1998 jusqu'en 2003.

Il y a un certain leadership. Il est aussi important pour les consommateurs comme pour l'industrie d'avoir l'heure juste au niveau des politiques. Comme dit une maxime juridique: «Nul n'est censé ignorer la loi». Mais, il faut bien connaître la loi et sa réglementation correspondante.

Un certain leadership doit s'exercer à ce niveau et on vous encourage à vraiment prendre ce «momentum», dans la perspective d'une coopération fédérale/provinciale accrue en ces matières.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Vous avez fait deux remarques importantes; tout d'abord, vous avez dit que la déréglementation a été un véritable fiasco et, en second lieu, vous avez fait certaines propositions en vue d'inciter les gens à voyager plus souvent par autocar. Lorsque je pense à ce qui importe à mes yeux en tant que particulier, je pense au coût du transport par autocar par rapport aux autres moyens de transport. Je pense également à la vitesse du véhicule, au confort des sièges, à la ponctualité, ainsi qu'à la possibilité d'avoir quelque chose à manger ou accès à des toilettes. Ce sont des choses que recherche la personne moyenne. Ma question est donc la suivante: Que répondez-vous à votre propre question? Que devrait envisager notre comité pour contribuer à encourager plus de gens à voyager par autocar au Canada?



**Mr. Parisien:** The economics of transportation influences a consumer's expectations. Beyond the theoretical concept, there are some concerns regarding supply, transit supply, transit services. As for the infrastructure, the service level and the quality of service, there is a concept called "cross-elasticity." Consumers react to variations in the price index, and there is price elasticity between transportation modes. If the cost of private transportation is lower than the public transit system's fare structures, there will be a high attraction to the use of private transportation. With regard to the issues of supply, that is, the quantity and quality of service, the same response as for the price variations would apply. There are many variables such as the comfort of the vehicle, and the level of service, to which consumers will respond.

It is not an easy task to define the best operations options. However, there are some directions that you might consider. Earlier we raised the issue of policy options for inducing that travel — that modal shift from the private use of transportation — causing consumers to shift from the use of private cars to the use of intercity buses.

We think the committee's responsibility lies more on direction than on the operations options. We must think about federal-provincial cooperation policies and programs that will inspire, such as the U.S. policies and programs for rural transit support in the United States.

**Senator Oliver:** You told us that rural transit support in the United States is subsidized.

**Mr. Parisien:** Yes. Overall, transportation systems are much more subsidized in the United States than in Canada. There is a stronger public support for transportation infrastructure or services as a whole.

**Senator Oliver:** You are saying that one of the things the committee should consider as a way of increasing the ridership of buses in rural or remote areas of Canada is to find a way to encourage Canadians to stop using their personal motor vehicles as much as they have been and to use public transportation.

**Mr. Parisien:** Yes. We need flexibility. However, we also need more coordination and cooperation between all levels of the administration, whether it be federal, provincial or municipal. Now that provincial governments are dealing with what was formerly a controversial issue, that is, the amalgamation of cities, there has been stronger regional cooperation, so perhaps they could set some directions to the Federal government for closer cooperation between different levels of public administration.

**Senator Callbeck:** You said that the federal government should give direct support for infrastructure. You then talked about better roads, and about improving the comfort of buses. Are you suggesting direct support to the transportation companies in order to provide better buses, or were your comments restricted to improving roads?

**M. Parisien:** Les aspects économiques du transport influent sur les attentes du consommateur. Outre le principe théorique, il y a certaines préoccupations liées à l'offre, l'existence de services de transport en commun. Quant à l'infrastructure, le niveau et la qualité du service, il existe le principe de «l'élasticité croisée». Les consommateurs réagissent aux écarts de l'indice des prix, il y a une élasticité des prix entre les modes de transport. Si le coût d'utilisation d'un véhicule privé est inférieur au barème de tarifs du système de transport en commun, les gens auront tendance à utiliser leurs voitures particulières. Pour ce qui est des questions de l'offre, c'est-à-dire la quantité et la qualité des services offerts, la réponse est la même que pour les écarts de prix. Il existe de nombreux facteurs comme le confort du véhicule et le niveau de service, auxquels réagiront les consommateurs.

Il n'est pas facile de définir les meilleures options opérationnelles possibles. Toutefois, vous pourriez envisager certaines orientations. Nous avons parlé plus tôt des options stratégiques visant à encourager ce mode de transport — ce transfert modal — pour inciter les consommateurs à utiliser l'autocar interurbain plutôt que leurs voitures particulières.

À notre avis, votre comité doit davantage s'intéresser à l'orientation qu'aux options opérationnelles. Il nous faut penser aux politiques et programmes de collaboration fédérale-provinciale qui pourront influencer sur les consommateurs, à l'instar des politiques et programmes américains visant le soutien du transport public en région rurale aux États-Unis.

**Le sénateur Oliver:** Vous nous avez dit que le transport en commun en milieu rural aux États-Unis est subventionné.

**M. Parisien:** C'est un fait. Dans l'ensemble, les systèmes de transport sont beaucoup plus subventionnés aux États-Unis qu'au Canada. Le secteur public, aux États-Unis, soutient davantage l'infrastructure ou les services de transport en général.

**Le sénateur Oliver:** Vous dites que, dans le but d'accroître la clientèle des autocars en région rurale ou dans les régions éloignées du Canada, notre comité devrait trouver une façon d'inciter les Canadiens à renoncer à utiliser leurs voitures personnelles au profit des transports publics.

**M. Parisien:** Oui. Il faut de la souplesse. Toutefois, il faut également coordination et coopération entre tous les paliers de l'administration, fédéral, provincial ou municipal. Maintenant que les gouvernements provinciaux se penchent sur ce qui était anciennement une question controversée, c'est-à-dire, la fusion des villes, la coopération régionale s'est accrue et donc on peut envisager que l'on demandera au gouvernement fédéral une plus étroite collaboration entre les divers paliers de l'administration publique.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que le gouvernement fédéral devrait donner une aide directe à l'infrastructure. Vous avez ensuite parlé de la nécessité d'avoir de meilleures routes, d'améliorer le confort des autocars. Proposez-vous une aide directe aux compagnies de transport afin qu'elles améliorent leurs autocars ou parliez-vous uniquement d'améliorer les routes?

**Mr. Parisien:** We think it is very important to fine-tune any funding support. We have had experience with funding support policies and programs that did not work. We think it is very important not to disseminate funding for rural transit or for infrastructure and services before you set global criteria. That criteria should deal with inter-modalism, energy efficiency, higher quality vehicles and other options. It is important to focus on effective criteria for supporting transit systems.

**Mr. Richard Beaulieu, Director of Research, Transportation Economics, Transport 2000 Québec:** More than just the cost structure of a bus company is important. I am in urban planning, so I believe that the concept of a seamless interface between the person who wants to travel and the price structuring of the bus company is important. In an urban setting a person may want to, in certain situations, leave his or her car and take the bus for a certain part of a route. However, if our shopping centres, our cultural centres, and so on are conceptualized and built with the car in mind then, by definition, that excludes intercity bus or city bus transportation.

Perhaps a federal agency could facilitate the interface. The ultimate goal would be to create a seamless service for people to travel around in their surroundings. Their built-up environment must be more "public friendly." Services should not have to rely on people having access to their businesses only with private automobiles.

Our population is aging, so people will more and more face the direct challenge of deciding which mode of transportation to use, not just intercity but within our big metropolitan areas, which amounts to the same thing as intercity travel.

It is more than just a question of cost structures; it has to do with the way we build or set the environment for the traveller.

**Mr. Parisien:** Of course, it is a jurisdiction challenge, because urban transportation comes under provincial jurisdictions. The key to national policies is the provision of an intermodal service. In that regard there must be better integration of our policies. There is room for cooperation to further the vision of our national transportation systems.

[Translation]

**Senator LaPierre:** I am having a little trouble understanding the reason for your opposition to Bill C-77. I assume that if the federal government confined itself to recovering the jurisdictional fields handed over to the provinces, you would drop your criticism and in fact support the bill.

If the government did in fact take this action, as it is fundamentally entitled to do, would Transport 2000 then support Bill C-77?

**M. Parisien:** Nous pensons qu'il est très important de très bien cibler toute aide financière. Nous avons vu des politiques et des programmes d'aide qui n'ont pas fonctionné. Nous pensons qu'il est très important de ne pas dépenser l'argent prévu pour le transport rural ou pour l'infrastructure et les services avant d'avoir établi des critères généraux. Les critères devraient porter sur le transport intermodal, l'efficacité énergétique, la qualité améliorée des véhicules et d'autres options. Il est important d'établir des critères efficaces de financement des réseaux de transport.

**M. Richard Beaulieu, directeur de la recherche, aspect économique du transport, Transport 2000 Québec:** Il y a d'autres considérations que la structure des coûts d'une compagnie d'autocars. Je suis dans la planification urbaine et donc j'estime important l'idée qu'il doit y avoir une interface parfaite entre la personne qui souhaite voyager et la structure tarifaire de la compagnie d'autocars. En milieu urbain, une personne peut souhaiter, dans certaines situations, laisser son véhicule à la maison et prendre l'autobus pour une partie du parcours. Toutefois, si nos centres commerciaux, nos centres culturels, et cetera, sont conçus et construits avec l'automobile en tête, par définition, cela exclut l'autocar interurbain et le transport urbain.

Un organisme fédéral pourrait peut-être faciliter l'interface. L'objectif ultime serait de créer un service sans interruption pour ceux qui veulent se déplacer dans leur milieu. Le tout doit être plus convivial. Les services ne doivent pas compter sur le fait que les citoyens ont accès à leurs entreprises uniquement par automobile privée.

Notre population vieillit et donc, de plus en plus, les gens doivent décider quel mode de transport utiliser, pas uniquement pour le transport interurbain, mais à l'intérieur de nos grandes régions métropolitaines aussi qui représentent la même chose que des déplacements interurbains.

C'est beaucoup plus qu'une simple question de structure des coûts; cela a à voir avec la façon dont nous créons un environnement pour le voyageur.

**M. Parisien:** Évidemment, sur le plan des compétences, c'est un défi, car le transport urbain relève des provinces. Pour avoir des politiques nationales, il faut offrir un service intermodal. Sur ce plan, il faut une meilleure intégration de nos politiques. L'heure est à la coopération afin de faire avancer notre vision d'un réseau de transport national.

[Français]

**Le sénateur LaPierre:** J'ai un peu de difficulté à comprendre pourquoi vous vous opposez au projet de loi C-77. Je prends pour acquis que si le gouvernement fédéral se limitait à récupérer les juridictions accordées aux provinces, vous ne critiqueriez pas, vous appuieriez le projet de loi.

Si le gouvernement se limitait à récupérer les juridictions qu'il a passé aux provinces, selon son droit fondamental, Transport 2000 serait en accord avec le projet de loi C-77?



**Mr. Parisien:** Yes, but only if other avenues such as federal-provincial cooperation have failed. As we see it, that would be the ultimate solution, albeit not our first choice as solutions go.

**The Chairman:** You maintain that this is another attempt on our part to revive the legislation. That is not at all the case. You come to several conclusions or even suggest a number of recommendations to us. Since we have a year to complete our study of this industry, I do not think that you should jump to the conclusion that we want to revive Bill C-77.

**Senator LaPierre:** I understand.

**Mr. Parisien:** I was not referring to the committee's intentions, but rather to those of Parliament.

**The Chairman:** I was reading your communiqué, Mr. Parisien.

**Senator LaPierre:** You maintain that you are opposed to deregulation. Is that correct?

**Mr. Parisien:** Yes, because this option has proven unsuccessful in terms of providing services.

**Senator LaPierre:** I see. However, you have to understand that deregulation would not compromise bus safety considerations. Bus licensing would still be regulated, for example.

Furthermore, the licensing of bus drivers would continue to be regulated. Drivers would still have to take courses to obtain a license to operate a bus. No doubt the RCMP or the Quebec Provincial Police would also be involved in ensuring the industry operated safely.

Governments that subsidize the industry will take steps to ensure that certain conditions are met so that everything runs smoothly. There is not a great deal left to deregulate. The public would object to changes in these areas. Therefore, what were there be left to deregulate? Do you understand what I am trying to say?

**Mr. Parisien:** Madam Chairman, obviously there is not much left to deregulate as far as the intercity busing industry is concerned. We have seen first hand the effects of deregulation on the air transportation industry. Deregulation has been a failure. Even in the United States, airline companies are filing applications with federal authorities.

Total deregulation has led to some major problems. Therefore, we need to proceed with extreme caution before embarking any further on the road to deregulation. That is the main message we would like to convey to you today.

**Senator LaPierre:** Understandably, everyone will seek to obtain a license to operate a busing service. What will deregulation accomplish? It will create a huge, open market in which everyone will be on a level playing field. They will be able to charge whatever price they wish. Some basic areas, however, will not be affected by deregulation.

**M. Parisien:** Oui, mais dans la mesure où les autres voies auraient échouées, par exemple, la coopération fédérale/provinciale. Pour nous, c'est la solution ultime, toutefois ce n'est pas notre première solution.

**La présidente:** Vous dites qu'il s'agit d'une nouvelle tentative de la part de notre comité. Il n'en est rien. Vous arrivez à des conclusions ou suggérez même des recommandations que nous pourrions faire. Nous avons une année pour examiner ce dossier, alors il ne faudrait pas conclure avant nous que nous voulons ressusciter le projet de loi C-77.

**Le sénateur LaPierre:** Je vois.

**M. Parisien:** Je ne parle pas du comité, je parle du Parlement.

**La présidente:** Je lisais votre communiqué, monsieur Parisien.

**Le sénateur LaPierre:** Vous dites que vous n'êtes pas en faveur de la déréglementation?

**M. Parisien:** Non, parce que c'est une avenue qui n'a pas réussi à fournir les services.

**Le sénateur LaPierre:** Très bien. Cependant si on regarde la déréglementation, vous comprenez fort bien que la sécurité des autocars va demeurer la même. Il va falloir accorder des licences à ces autocars, et caetera. Il va y avoir un règlement.

Deuxièmement, les chauffeurs de ces autocars vont être assujettis aux licences, aux règlements des licences. Ils vont être obligés de suivre des cours. Ils vont être obligés d'obtenir une licence pour conduire des autobus, ainsi de suite. Et, sans doute, la Gendarmerie Royale ou la Sûreté du Québec va intervenir pour s'assurer que le tout est en sécurité.

Les gouvernements qui donnent des subventions vont s'assurer que vous ayez à répondre à certaines questions pour voir si tout se déroule bien. Il ne reste plus grand-chose. Que resterait-il à déréglementer? Le public ne permettrait pas que l'on touche à cela. Alors, qu'est-ce qui reste à déréglementer? Est-ce qu'on a compris ce que j'essaie de dire?

**M. Parisien:** Madame la présidente, c'est sûr qu'il ne reste plus grand-chose à déréglementer dans le transport interurbain par autocar. Cela a été fait d'une certaine manière avec le transport aérien. C'est la voie qui a été suivie. Et, cela n'a pas tout à fait fonctionné. Même aux États-Unis, actuellement, des demandes importantes sont présentées par les compagnies aériennes aux autorités fédérales américaines.

C'est certain qu'un problème sérieux se pose suite à la déréglementation totale. C'est pourquoi il faut faire très attention avant d'aller plus loin dans ce processus de déréglementation. C'est notre principal message aujourd'hui.

**Le sénateur LaPierre:** On peut facilement comprendre que tout le monde va obtenir une licence pour organiser ces autocars et les conduire là où ils veulent aller. Que fait-ont en déréglementant? On crée un immense marché où tout le monde se présente devant le marché, ils vont être égaux devant le marché. Ils vont demander les prix qu'ils vont vouloir demander. À la base, il va y avoir des choses qu'ils ne pourront pas toucher.

In an open market, if InterCar busing wants to operate province-wide, they will be able to do so fairly easily. Moreover, if they want to extend their operations to Ontario or to Victoria, in the absence of any regulations, the company will also be able to do just that.

A vast national coast-to-coast market will be created and consequently, everyone will make money. Your association will receive additional subsidies.

**Mr. Parisien:** We would like to believe that this utopian scenario would materialize, that it would be possible to provide cost-effective efficient services to everyone. However, since this has not come to pass in the United States, we have to seriously ask ourselves if this can possibly happen here in Canada. Even the U.S. federal government was forced to step in with its Rural Transit Program. It should be remembered that in Canada, intercity transportation comes under federal jurisdiction.

Even though market forces are much more dynamic and long-standing in the United States, no one transportation mode can meet its overhead costs. Even automobile travel is subsidized in the U.S. Clearly, we need to ask ourselves some serious questions. From an environmental and energy standpoint, will the U.S. be able to continue supporting this policy to subsidize transportation, in spite of having more means at its disposal?

Clearly, from a competitive standpoint, Canada finds itself at a disadvantage because it cannot sustain its transportation modes to the same extent as the United States currently does. This is a basic consideration at this point.

[English]

**Senator Jaffer:** I found your presentation most interesting.

If there is no deregulation, in your opinion will there be more investment from private industry in the busing industry?

**Mr. Parisien:** This situation is likely to arise whenever the federal government provides the opportunity to serve as the manner of last resort, like the Bank of Canada for monetary systems. It would be like seed money. The federal government can induce some investment patterns in the economy, while investing leverage money. There is room for private investors to increase investment in the transportation system. However, it calls for not only leadership, but also for seed money to allow the economy to benefit the population.

**Senator Jaffer:** What do you mean by seed money? Do you mean a partnership between the federal government and private industry?

Dans une économie libre, si le réseau interurbain InterCar veut aller à la grandeur de la province, ils vont pouvoir le faire sans trop de difficulté. Et, s'ils veulent aller en Ontario ou à Victoria, ils vont le faire sans trop de difficulté, s'il n'y a pas de réglementation.

On va créer un immense marché national, d'un océan à l'autre et le résultat sera que tout le monde va faire de l'argent. Vous allez recevoir plus de subventions pour votre association.

**M. Parisien:** On aimerait bien croire, madame la présidente, en ce scénario merveilleux d'une grande utopie qu'il va être possible d'offrir des services à tout le monde, qu'ils soient rentables et efficaces. Mais, si cette avenue n'a pas été possible aux États-Unis, il faut sérieusement se poser la question si cela le sera chez nous. Et même le gouvernement fédéral américain a dû intervenir, entre autres, par le biais du Rural Transit Program aux États-Unis; tout comme le transport interurbain est de juridiction fédérale au Canada.

Même si les forces du marché sont beaucoup plus dynamiques et à l'oeuvre depuis longtemps aux États-Unis, aucun moyen de transport peut couvrir ses dépenses. Même l'automobile est subventionnée aux États-Unis. C'est sûr qu'il y a des questions sérieuses à se poser à ce niveau. D'un point de vue environnemental, est-ce que les États-Unis vont pouvoir, même s'ils en ont davantage les moyens, pour des raisons environnementales et énergétiques, continuer de soutenir toute cette politique de subvention au transport?

C'est certain que cela désavantage le Canada, au point de vue concurrentiel, parce que le Canada a des difficultés à pouvoir soutenir ses systèmes de transport comme le font actuellement les États-Unis. C'est une question fondamentale qui se pose à ce stade.

[Traduction]

**Le sénateur Jaffer:** J'ai trouvé votre exposé très intéressant.

S'il n'y a pas déréglementation, à votre avis, est-ce que l'industrie privée va investir plus fortement dans le secteur du transport par autocar?

**M. Parisien:** Cette situation risque de se présenter à toutes les fois que le gouvernement fédéral se donne le rôle de dernier recours, comme la Banque du Canada dans le cas du système monétaire. Ce serait comme des capitaux de lancement. Le gouvernement fédéral peut susciter des investissements dans l'économie en donnant l'exemple, ce qui aura un effet de levier financier. Les investisseurs privés pourraient augmenter leurs investissements dans le réseau de transport. Toutefois, il faut non seulement du leadership, mais également des capitaux de lancement afin que cela profite à la population.

**Le sénateur Jaffer:** Qu'est-ce que vous entendez par des capitaux de lancement? Parlez-vous d'un partenariat entre le gouvernement fédéral et l'industrie privée?



**Mr. Parisien:** Yes. To us it sounds better to call it a partnership rather than deregulation. A partnership offers better options such as calling for better federal-provincial cooperation, and cooperation from the private industry as well.

[Translation]

**The Chairman:** Our next witnesses represent the Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue. They are Mr. André Brunet, Member of the Executive Council, and Ms Martine Rioux, Development Officer. Welcome to our committee. You may begin immediately, as this will give you enough time to make your presentation and field questions from senators.

**Mr. André Brunet, Member of the Executive Council, Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue:** Madam Chairman, I want to thank you very much for giving representatives of the Abitibi-Témiscamingue region the opportunity to speak to the matter under consideration.

Briefly, to let you know who we are, the Abitibi-Témiscamingue regional development council was established in 1966 after the region had experienced a number of transportation problems. Residents of the region had encountered some problems and one problem that everyone shared was transportation.

The first regional development council was founded in 1966. Later, the Picotte reform in Quebec in 1993 led to the creation of regional development council which were guaranteed funding. However, from 1966 to 1993, the council brought together primarily leaders from the Abitibi-Témiscamingue region.

From the outset, the council executive is been comprised of the majority of elected officials, namely reeves, mayors, school board trustees and health sector stakeholders. Members of aboriginal communities and community organizations also serve on the council executive. In essence, the council represents all citizens.

The mission of the council, if not its raison d'être, is to address transportation issues. We have expanded our actions into other areas, but transportation remains our primary concern.

As we see it, the government's approach to this issue ties in with deregulation within the train and airline industry. Over the years, we have been seriously affected by discussions on the deregulation of the busing industry.

To give you a brief historical overview, the Abitibi-Témiscamingue region was founded in 1910 in the wake of the passage of the Grand Trunk railroad which led to the development of the entire area. The first settlers arrived in the Abitibi region in 1910. Given that the territory's waters naturally flowed to the north — our region is located on the watershed —

**M. Parisien:** Oui. Pour nous, il est préférable de parler de partenariat plutôt que de déréglementation. Un partenariat offre de meilleures options telles une meilleure coopération fédérale-provinciale, et une meilleure coopération avec l'industrie privée aussi.

[Français]

**La présidente:** Les prochains témoins sont du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue: M. André Brunet, membre du Conseil exécutif et Mme Martine Rioux, agente de développement. Bienvenue à notre comité. Nous vous donnons la parole tout de suite pour vous donner le temps de faire votre présentation et de répondre aux questions des sénateurs.

**M. André Brunet, membre du Conseil exécutif, Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue:** Madame la présidente, je vous remercie énormément de donner la chance à une région comme l'Abitibi-Témiscamingue de venir s'exprimer sur le sujet à l'étude.

Pour situer un peu le Conseil régional de développement d'Abitibi-Témiscamingue, je vous dirai d'entrée de jeu que c'est un conseil qui existe depuis 1966 et qui a vu le jour dans cette région, justement suite à des problèmes de transport. En 1966, les habitants de cette région avaient des difficultés, et la difficulté commune en était une de transport.

En 1966, a été créé le premier Conseil régional de développement qui, par la suite, a évolué. En 1993, lors de la réforme Picotte, au Québec, les Conseils régionaux de développement ont pris leur envol avec un financement assuré. Cependant, de 1966 à 1993, c'était un regroupement des principaux dirigeants de la région Abitibi-Témiscamingue.

On retrouve au sein de ce conseil d'administration, et depuis le tout début, la majorité des élus: des préfets, des maires, des conseillers des commissions scolaires et des intervenants du monde de la santé. On a aussi des membres des communautés autochtones et d'organismes communautaires. Bref, c'est un conseil régional qui représente l'ensemble des citoyens.

La préoccupation fondamentale et, je dirais, fondatrice du Conseil régional de développement, c'est une problématique de transport. Par la suite, nos préoccupations se sont élargies mais, fondamentalement, c'est le transport.

Je vous dirais que la démarche du gouvernement s'inscrit dans un contexte de déréglementation suite à la déréglementation du transport par train et du transport aérien. La présente réflexion sur la déréglementation du transport par autocar nous a affectés, au fil des années, de façon importante.

La fondation de l'Abitibi-Témiscamingue — pour rappeler rapidement l'histoire — date de 1910. Elle est le résultat du passage du chemin de fer le Grand Tronc, qui a aidé au développement de toute cette région. Les premiers habitants y sont arrivés en 1910, dans le cas de l'Abitibi. Comme c'était un territoire qui avait naturellement l'écoulement des eaux vers le

the arrival of the railroad contributed to the development of the region's natural resources and heralded the coming of the first settlers.

This area was developed as a result of a vision for this nation. The building of the Grand Trunk railroad gave rise to the vision to develop Canada's north, to settle the vast Canadian landscape and to exploit Canada's natural resources.

Earlier, I listened to conservative philosophies being expressed and I found them to be a far cry from the creative spirit behind the development of this region. I have to wonder if this is a move to wipe these vast areas off of the map of Canada. Compared to other large Canadian provinces, Quebec has historically settled much of its territory.

Yesterday, I drove here in a snowstorm. I drove for three hours in total whiteout conditions. During this time, I did not encounter another living soul. However, I would not move for all the tea in China. The Abitibi region is home. I consider myself a true Canadian just like everyone else.

Deregulation has had a disastrous impact on regions like ours. Just consider what has happened with air fares. Five years, a one and a half hour flight from the Abitibi region to Quebec City cost about \$300. The cost of a flight to Montreal was approximately \$250. Today, a flight from Val-d'Or to Quebec City would set you back \$1,000. A one-hour flight from Val d'Or to Montreal costs \$795. Moreover, one in three flights are cancelled. Schedules are totally unreliable and can change from day to day. Flights can be delayed anywhere from 20 minutes to half an hour. Schedules mean very little. Moreover, flights are regularly overbooked and passengers are forced to spend the night either in Quebec City or Montreal, even though they have reservations. This happens on a regular basis. Air travel has become virtually impossible in our region.

With respect to the railway, I was reading the Transport Minister's report. There is no longer any railway service despite what the minister said. There is only railway service from Senneterre and that is strictly for isolated aboriginal communities situated along that line. The line no longer serves Abitibi.

When Canadian National was sold, we almost lost the Canadian National Railway in the regions. This is a very important means of transportation for raw materials: for forestry, mines and minerals. This important means of transportation was saved by a Canadian National branch that

Nord — on est la ligne de partage des eaux du Québec — c'est à partir de la venue du chemin de fer qu'on a pu développer les richesses naturelles de cette région et que les premiers habitants s'y sont installés.

C'était, donc, le fruit d'une vision d'un Canada qui occupait l'ensemble de son territoire. La création de ce Grand Tronc, du chemin de fer, repose un peu sur cette vision de développer le Nord du Canada, d'occuper l'ensemble et l'immensité du territoire canadien, d'y implanter des citoyens et rendre accessibles les richesses naturelles de ce Canada.

J'écoutais tantôt les philosophies conservatrices qui s'exprimaient et je trouvais qu'on était très loin de la philosophie créatrice de ce territoire. J'essaie de voir si on n'en est pas à vouloir faire disparaître des grands territoires du Canada. Parmi les grandes provinces canadiennes, le Québec est une de celles qui a historiquement occupé de façon très importante l'ensemble de son territoire. En le comparant aux autres provinces canadiennes, on s'aperçoit que le Québec est une des provinces qui occupe le plus vaste territoire.

Hier, je suis venu ici en automobile, dans une tempête de neige. J'ai dû parcourir trois heures de route dans un blanc total au cours desquelles je n'ai rencontré âme qui vive, mais on ne me ferait pas déménager pour tout l'or du monde. C'est mon coin de pays. Je considère que je suis canadien au même titre que tous les autres.

La déréglementation a eu des effets désastreux sur des territoires comme les nôtres. Je vous donne simplement un exemple au niveau des tarifs de l'aviation. Voilà à peu près cinq ans, partir en avion de l'Abitibi, une heure et demie de vol pour aller à Québec coûtait environ 300 \$. Pour aller à Montréal, cela coûtait environ 250 \$. Au moment où on se parle, partir de Val-d'Or pour aller à Québec, cela coûte 1 000 \$. Et, pour aller de Val-d'Or à Montréal, ce qui prend une heure d'avion, cela coûte 795 \$. Et, ils annulent un avion sur trois. Les horaires y sont absolument irrespectueux, et ils peuvent varier d'une journée à l'autre. Les avions peuvent varier de 20 minutes à une demi-heure d'écart. Ils ne suivent absolument pas l'horaire. On le sait, ils font régulièrement de la survente de billets, les passagers sont donc obligés de coucher à Québec ou à Montréal malgré le fait qu'ils ont des réservations. Ils sont maintenant obligés de le faire de façon régulière. Donc, se transporter en avion maintenant devient presque une impossibilité à partir d'une région comme la nôtre.

Au niveau du chemin de fer, je lisais le rapport du ministre des Transports. Il n'y a plus aucune desserte de chemin de fer, malgré ce que le ministre a dit. Le chemin de fer, maintenant, ne dessert plus qu'à partir de Senneterre et c'est strictement la desserte des communautés isolées autochtones, le long de cette voie. L'Abitibi n'est plus desservie par le chemin de fer.

Lors de la vente du Canadien National, on a failli perdre le Canadien National en région. C'est un transport important pour le transport des matières premières: le bois, les mines et les minéraux. On a sauvé cet important moyen de transport par une entreprise filiale du Canadien National qui maintient les



has maintained its operations but that from year to year threatens to close them because they are not profitable enough, not because they are losing money.

There is therefore a whole region in Quebec that is currently threatened by this globalization and deregulation. It is as if we have arrived at a very linear vision of Canada. There is only one line left between Halifax and Vancouver and anything that is outside that line no longer has the right to exist and to continue to grow.

This deregulation is now threatening intercity buses. I am going to tell you about the history of transportation by bus in Abitibi-Témiscamingue. Since 1992, one operator has owned five different licences in Abitibi-Témiscamingue for intercity transportation. On the map one can see the main cities, but I would like to point out that in Abitibi-Témiscamingue there are 83 municipalities. There are only five on the map but there are 83 small communities with 200 to 40,000 inhabitants.

In this region one bus line is profitable, the Rouyn/Val-d'Or/Montreal line; all the other lines are unprofitable. In 1992, the Conseil régional de développement lobbied strongly to ensure that the licence owner for Rouyn/Val-d'Or/Montreal also owned the licences for the other lines, that is the Senneterre/Rouyn line, the Ville-Marie/Rouyn line, the Amos/Val-d'Or line as well as the Amos/Rouyn line.

All those lines are currently unprofitable but the operator continues to operate this line because he is making a profit on the Rouyn/Val-d'Or/Montreal line. Try to imagine for one minute what would happen if tomorrow morning we said that anybody could operate those lines. I will bet you that no one would maintain the unprofitable lines. They would keep the profitable ones. They will therefore take the profitable part of the business and the other lines will cease to exist.

In a region such as ours, who travels by bus? I would tell you that it is the population in general, but more specifically elderly people who need health care, as well as students. People who live in Montreal or Toronto take the subway to go to university. We do not use the subway to go to university. Our people travel and they travel a lot. I can tell you that I come to Montreal approximately once a week. We need to come to the big cities.

Therefore, if we deregulate, what we are saying essentially is: "Canada will only survive if it is economically profitable; what is not economically profitable will be closed." That is what we conclude when we see what is happening. What that means is that now Canada is something other than what it was, what that means is that we are fundamentally changing the philosophy that created Canada as it is. And as administrators, we are now only considering two columns: the input and the output columns, and we are completely forgetting about the human column.

opérations, mais qui menace d'une année à l'autre de les cesser parce que la rentabilité n'est pas à son goût, et non pas parce qu'ils perdent de l'argent.

C'est donc une région complète du Québec qui est actuellement menacée par cette mondialisation et cette déréglementation. C'est comme si, aujourd'hui, on était rendu à une vision très linéaire du Canada. Il n'existe plus qu'une ligne entre Halifax et Vancouver et tout ce qui est en dehors de ladite ligne n'a plus le droit d'exister et de continuer à grandir.

Cette déréglementation menace maintenant le transport par autocar. Je vais vous raconter l'histoire du fonctionnement du transport par autocar en Abitibi-Témiscamingue. Depuis 1992, un opérateur possède cinq permis différents en Abitibi-Témiscamingue pour le transport intercity. Vous voyez sur la carte les principales villes, mais il existe, en Abitibi-Témiscamingue, je vous le signale, 83 municipalités. Il en apparaît que cinq sur la carte, mais il y a 83 petites collectivités de 200 habitants à 40 000 habitants.

Dans cette région, une ligne de transport par autobus est payante, celle de Rouyn/Val-d'Or/Montréal; toutes les autres lignes sont déficitaires. En 1992, le Conseil régional de développement a fait des pressions énormes pour que celui qui détient le permis Rouyn/Val-d'Or/Montréal ait aussi les permis des autres liens, soit le lien entre Senneterre et Rouyn, celui entre Ville-Marie et Rouyn, celui entre Amos et Val-d'Or ainsi que le lien entre Amos et Rouyn.

Tous ces permis sont déficitaires, actuellement, mais le transporteur continue d'opérer parce qu'il fait des profits sur la ligne Rouyn/Val-d'Or/Montréal. Essayons d'imaginer un instant, demain matin, qu'on dise que n'importe qui peut opérer. Je vous fais le pari tout de suite que n'importe qui ne viendra pas opérer des lignes déficitaires. Il va opérer celle qui est profitable. Ils vont donc rentrer dans le marché profitable de l'entreprise et dès ce moment, toutes les autres lignes vont cesser d'exister.

Dans une région comme la nôtre, qui voyage par autobus? Je vous dirais que c'est la population en général, mais particulièrement les personnes âgées qui ont besoin de recevoir des soins de santé, de même que les étudiants. Quelqu'un qui habite Montréal ou Toronto prend le métro pour aller à l'université. Nous, on ne prend pas le métro pour aller à l'université. Les gens de chez nous voyagent, et ils voyagent beaucoup. Je peux vous dire que je viens à Montréal une fois par semaine à peu près. On est obligé de venir dans les grands centres.

Donc, si on déréglemente, on vient dire, dans le fond: «Le Canada n'a une chance de survie que lorsqu'il est économiquement rentable; et le reste qui n'est pas économiquement rentable, on le ferme». C'est un peu notre conclusion quand on regarde aller les affaires. Cela veut dire que maintenant, le Canada, c'est autre chose que ce qu'il a été, cela veut dire qu'on change fondamentalement la philosophie créatrice du Canada dans ce qu'il est. Et comme administrateur, on regarde plus que deux colonnes, soit les colonnes des entrées et des sorties, en oubliant complètement la colonne des humains.

The message needs to be clear. Then we will take our homes, we will move them and we will leave the regions. But doing it without telling us is slowly killing people off. The basic philosophy of Canada used to be: "We must find ways of sharing the wealth so that people can inhabit this vast territory."

There is only one deciding factor, which is cost effectiveness: be competitive in areas which are cost effective. If you take advantage of discounts, the trip between Toronto and Montreal may set you back between \$95 or \$100 for a plane ticket. But to go from Abitibi to Quebec City, that will cost you \$1,000. That is a huge difference and yet the trip is longer by plane.

If we are basically changing the underlying philosophy in Canada by not redistributing wealth anymore, we may have to compensate for this, over the next few years, by subsidizing transportation companies. This is more or less what happened in the United States after deregulation. Americans like to brag that they believe in the markets. We will have to do what the United States did: compensate transportation companies with subsidies.

However, we do not quite trust that formula and we do not completely agree with it. That type of solution always depends on the good will of the government, and if there is the risk of a deficit, subsidies are cut. The situation can change completely from one day to the next.

We do not believe the solution for the future lies in paying subsidies to non-competitive transportation routes in order to make way for free enterprise and open competition. We have a solution — albeit not a perfect one — which would, for now, allow us to continue to provide transportation to our students and patients who need specialized care available only in town.

There are no radiotherapy services available in Abitibi-Témiscamingue. People need to go elsewhere to receive that type of treatment. I will not go into details. This transportation route connects that region with the main transportation route in Canada today, the Vancouver/Halifax route. There still are a handful of links which connect us and ensure our survival. But if we do away with that route, it will be impossible to live outside of the Halifax/Vancouver line.

Canada's basic creative generosity lies in the redistribution of wealth to ensure that all citizens have access to an equal level of service across the country. The message has to be clear. We have to hear this with our own ears. If it is true that that idea is an anachronism which has no future, please tell us.

**The Chairman:** What you say does not leave me indifferent, Mr. Brunet. God knows that in the past, when I was in charge of regional issues, I was well appraised of many issues, including that one. Let me say from the outset that we have not yet reached any conclusions in the course of our study. We still have not decided on what recommendations to make to government. Our

Il faudrait que le message soit clair. Nous, on va prendre nos maisons, on va les déménager puis on va quitter les régions. Mais, si on le fait sans nous le dire, c'est d'assassiner du monde lentement. La philosophie fondamentale du Canada, c'était de dire: «Il faut trouver des mécanismes de répartition de la richesse pour permettre à une population d'occuper ce vaste territoire».

Il n'y a plus qu'une décision, celle de la rentabilité: où c'est rentable, soyez compétitifs. Voyager entre Toronto/Montréal, peut coûter à la limite, quand vous profitez des rabais, environ 95 \$ ou 100 \$ par avion. De l'Abitibi à Québec, cela coûte 1 000 \$. Cela commence à faire des différences assez importantes, et pourtant, ce parcours est plus long en avion.

Si fondamentalement, on est en train de changer la philosophie du Canada, puis qu'on y enlève tous les éléments de redistribution de la richesse, bien il va peut-être falloir compenser, pour quelques années, en donnant des subventions aux transporteurs. C'est un peu ce qui est arrivé aux États-Unis où l'on a déréglementé. Les États-Unis se vantent toujours qu'ils ont les belles formules de libre marché. Il va falloir faire la même chose qu'aux États-Unis: il va falloir compenser les transporteurs par des subventions.

Toutefois, on se méfie un peu de ces formules et on n'est pas tout à fait d'accord avec celles-ci. Des formules semblables dépendent toujours de la bonne volonté du gouvernement, d'un déficit anticipé ou pas, et on cesse les subventions. Du jour au lendemain, cela devient très fragile.

Se mettre à la merci de subventions qui compenseraient des lignes de transport déficitaires pour permettre l'application de la libre entreprise et de la libre concurrence sur la ligne payante, à notre point de vue, ce n'est pas une solution d'avenir. La solution qu'on a, ce n'est pas une solution idéale, mais elle permet de continuer, pour l'instant, à transporter nos étudiants et nos personnes malades qui ont besoin de recevoir des soins spécialisés dans les grands centres.

En Abitibi-Témiscamingue il n'y a pas de radiothérapie. Les gens doivent donc voyager pour suivre la radiothérapie. Je ne rentrerai pas dans tous les détails. Cette ligne de transport relie cette région avec la ligne principale de ce qui est maintenant le Canada, cela veut dire Vancouver/Halifax. Il reste encore quelques liens qui nous rattachent et qui assurent notre survie. Mais, si on l'élimine, cela va devenir invivable en dehors de la ligne Halifax/Vancouver.

C'est cela la générosité fondamentale créatrice du Canada, qui était le partage des richesses et de trouver les moyens de faire ce partage de richesses pour permettre à tous les gens d'avoir des qualités de service égales à travers le Canada. Il faudrait que le message soit clair. Il faudrait que quelqu'un finisse par nous le dire en pleine face. Nous dire qu'on est un anachronisme qui n'a pas d'avenir, mais qu'on nous le dise.

**La présidente:** Je réagis à ce que vous nous dites, monsieur Brunet. Dieu sait que je pense à mes années passées, quand j'avais le dossier des régions, j'ai compris bien des choses, là aussi. Je voudrais vous dire tout de suite que nous n'en sommes pas aux conclusions de notre étude. Nous ne sommes pas arrivés à l'étape des recommandations au gouvernement. Notre objectif premier,



main focus is the passengers. We are trying to find solutions to help people who take the bus. I think that will be the leitmotiv of our study and our work.

I just wanted to say from the outset that we are not leaning towards one side or another. Our main focus is on the people who take the bus. We will continue to study the situation until we can reach certain conclusions. But we are not there yet. Do not put words into our mouth, Mr. Brunet.

I want to know if there are alternative solutions. Bus services have an impact on interurban transportation. You mentioned the huge impact it had on the overall development of your region. Do you believe a secondary transportation system could help promote regional development? I am talking about a real secondary transportation network.

**Mr. Brunet:** The Conseil régional de développement de l'Abitibi is very interested in what is called secondary networks. For us, a secondary network does not refer to Amos-Val-d'Or, or La Sarre-Rouyn. A secondary network would involve providing services to everyone living in the 83 small communities in Abitibi-Témiscamingue. The way they appear on a map resembles a fishnet covering the entire Abitibi-Témiscamingue region. This represents an agricultural zone encompassing 83 municipalities.

We have worked closely with people from each of these communities and our current focus is to try to understand their needs. We have concluded that for small villages with a population of 200, 300 or 400 citizens, the problem is not one of regular and predictable transportation services. Elderly people living in these smaller communities are often concerned with accessibility to health care services, but not necessarily on a regular basis. They are basically insecure because they do not know when they will need that type of service. We realized that the solution does not necessarily lie in creating a network of regularly scheduled buses which would run between these communities. We need a system which is much more flexible to meet these people's needs.

People feel insecure and their needs are unpredictable. We are currently working on creating a needs-based network to address the issue of insecurity amongst the elderly people living in the small communities in the entire area.

For young people, the problem is how to get jobs. As it now stands, a young person living in one town who wants to work in another town cannot get there. This is a problem for young people who realize that they cannot get work because they have no means of transportation. These people need a car to get to where the jobs are.

We are looking at a different approach for young people than the one we have taken for the elderly, namely a system based on a regular schedule. Young people have two needs: the need to work, in other words, a regular schedule, and a need for recreation. So young people need a little more flexibility.

ce sont les usagers. On essaie de trouver des solutions pour aider les usagers des autobus. Je crois que ce sera le leitmotiv de notre étude et de nos travaux.

Je voulais vous le dire tout de suite: ce n'est pas pour aider ceci ou cela. L'usager du service par autocar est notre objectif premier. Nous allons continuer à examiner la situation jusqu'à ce que nous arrivions à certaines conclusions. Toutefois, on n'y est pas encore. Il ne faudrait pas tirer des conclusions pour nous, monsieur Brunet.

J'aimerais savoir si certaines possibilités existent. Il y a un impact du transport interurbain par autocar. Vous parlez de la grande importance sur le développement global de votre région. Est-ce qu'un réseau de transport secondaire pourrait favoriser le développement régional davantage? Un véritable réseau de transport secondaire.

**M. Brunet:** Au Conseil régional de développement de l'Abitibi, nous sommes très préoccupés par tout ce qu'on appelle les réseaux secondaires. Pour nous, les réseaux secondaires, ce n'est pas Amos/Val-d'Or, ce n'est pas la région de La Sarre/Rouyn. Les réseaux secondaires, c'est de donner des services à l'ensemble des citoyens qui habitent dans les 83 petites collectivités de l'Abitibi-Témiscamingue. Vous savez, si elles apparaissaient sur la carte, c'est comme un filet de pêche pour l'ensemble de l'Abitibi-Témiscamingue. C'est une zone agricole de 83 municipalités.

Notre préoccupation actuelle, en travaillant beaucoup avec les gens de chacune des collectivités, c'est d'essayer de comprendre leurs besoins. Le constat qu'on a fait, c'est que dans des petits villages de 200, 300, 400 habitants, le problème n'en n'est pas un d'un transport régulier et fixe. Les personnes âgées qui habitent dans des petites collectivités ont souvent une préoccupation d'accessibilité à des soins de santé, mais pas nécessairement à des heures fixes et à des temps fixes. Dans le fond, ils vivent un climat d'insécurité parce qu'ils ne savent pas à quel moment ils auront besoin de ce service. On a constaté que la solution ne passait pas nécessairement par la mise en place d'un réseau d'autobus à heures fixes qui desservirait ces collectivités. Cela demande beaucoup plus de souplesse pour correspondre aux besoins.

C'est un problème d'insécurité et ce besoin en est un ponctuel. On est en train de travailler pour établir, dans l'ensemble du filet des petites municipalités, des réseaux ponctuels pour répondre à ce problème d'insécurité chez les personnes âgées.

Le problème pour les jeunes est celui de l'accès à l'emploi. Actuellement, un jeune résidant dans une petite municipalité qui veut avoir accès à un travail dans une autre municipalité n'a pas la capacité de se déplacer. Cela pour les jeunes pose un problème, car il se dit: «Je ne suis pas capable de me trouver un emploi parce que je n'ai pas de transport». Pour ces jeunes, travailler implique posséder une automobile afin d'avoir la flexibilité d'atteindre le marché du travail.

Pour ces jeunes, on est en train présentement d'étudier une formule différente de celle que l'on envisage pour les personnes âgées, qui est une formule à heures fixes. Le besoin des jeunes comprend deux volets: celui du travail, donc des heures fixes et celui des loisirs. Cela demande un peu plus de souplesse.

A lot of work needs to be done to connect the entire territory. But no matter what approach we take, we cannot expect to reach the break-even point. We will need to find a system which includes partial subsidization of the costs involved. We cannot aim to be cost effective because we do not have the population density required to that end.

That is why I said that the idea of cost effectiveness — if that is the only solution — will cause huge organizational problems.

**The Chairman:** It is dehumanizing.

**Mr. Brunet:** A segment of the population is being ignored. We are shunting it aside and causing it to disappear.

[English]

**Senator Callbeck:** You mentioned that some 83 small communities in your area are currently serviced by bus, and that one is not, and that only one bus route is profitable, the route to Montreal. In spite of that, the bus provides service to these other areas.

[Translation]

**Mr. Brunet:** The only cost effective bus route is the one between Rouyn, Val-d'Or and Montreal. But the operator of this line must also service the La Sarre/Rouyn and Amos/Rouyn lines. The service basically transports people from the north and people from the south to the two towns in the middle, and those routes are not profitable. But the route to Montreal is. Around each of those towns lie 83 municipalities which are doing their best to provide transportation to those towns, to provide a bus service to get to the other town. So, there is a kind of network-subnetwork involved here.

**Ms Martine Rioux, Development Officer, Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue:** I would like to clarify the situation. We signed a contract. That is, we presented our case to the Commission de transport du Québec in our capacity of Regional Development Council. In 1994, the operator's licence had to be renewed.

The position we took, as a region, before the Commission de transport du Québec, was that the operator should be based in the region, in other words, that it should be headquartered there. But, more importantly, the operator must provide the service for the entire territory, since there is no other choice, and service the profitable route because it will help the company finance less profitable networks.

That position was defended at the Commission de transport du Québec and that is why the network was not dismantled. The network was transferred in its entirety to the operator. The operator is now working under these conditions. We know full well that some lines are less profitable, but the operator is providing the service because of the agreement reached by the region, the Quebec transit commission and the operator. It works well that way.

Un travail de fond doit être entrepris pour la desserte sur le territoire. On ne peut toutefois pas envisager atteindre un taux de rentabilité, peu importe la formule qu'on va utiliser. Il va falloir trouver une formule pour permettre de subventionner une partie de ces coûts. On est dans un marché qui n'a pas l'ambition de devenir rentable parce qu'il n'y a pas la densité humaine requise pour atteindre un niveau de rentabilité.

C'est la raison pour laquelle je disais que cette notion de rentabilité — si c'est maintenant la seule notion — cause énormément de difficultés d'organisation.

**La présidente:** On déshumanise.

**M. Brunet:** On oublie une colonne. On est en train de l'estomper, de la faire disparaître.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez mentionné qu'environ 83 petites collectivités dans votre région sont présentement desservies par un service d'autocar et qu'une ne l'était pas, et qu'un seul itinéraire était rentable, soit celui de Montréal. Malgré cela, l'autocar dessert ces autres localités.

[Français]

**M. Brunet:** Actuellement, si on parle d'autocar, la seule ligne rentable est celle de Rouyn/Val-d'Or/Montréal. L'opérateur de cette ligne a aussi l'obligation de rencontrer le service La Sarre/Rouyn, Amos/Rouyn. Dans le fond, il prend les populations en haut, il prend les populations en bas, les ramène aux deux villes centres, et ces lignes ne sont pas rentables. Il amène les passagers à Montréal, et cette ligne est rentable. Autour de chacune de ces villes, il y a 83 municipalités qui s'organisent, se débrouillent pour essayer de se rendre à ces villes, pour prendre l'autocar pour se rendre à l'autre ville. Donc, c'est comme une espèce de réseau/sous-réseau.

**Mme Martine Rioux, agente de développement, Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue:** J'aimerais clarifier la situation. C'est un contrat qu'on avait pris. C'est-à-dire qu'on a fait une représentation à la Commission de transport du Québec, comme Conseil régional de développement. En 1994, le permis était à renouveler pour l'opérateur.

Notre position, comme région, auprès de la Commission de transport du Québec était que l'opérateur devait être d'abord de la région, donc qu'il ait un siège social en région. Mais, surtout, qu'il soit en mesure d'offrir le service sur l'ensemble du territoire, en sachant que c'était la seule façon de pouvoir desservir l'ensemble du territoire et de sauvegarder le tronçon payant afin que cette entreprise soit capable de financer les réseaux qui étaient moins payants.

Cette position a été défendue auprès de la Commission de transport du Québec et c'est pourquoi le réseau n'a pas été démantelé. C'est un réseau qui a été transféré intégralement à l'opérateur. L'opérateur opère maintenant dans ces conditions. On sait très bien que certaines lignes sont moins rentables, mais l'opérateur le fait parce que c'est l'entente qui a été prise entre la région, la Commission de transport du Québec et l'opérateur. Cela fonctionne bien ainsi.



If deregulation comes to pass, the Quebec transit commission would no longer have a raison d'être. Agreements like the one we currently have would no longer be possible. A new carrier or an operator would come in and only take over the profitable route, as he would be entitled to do, and that would completely destroy the network. And even our current operator would do the same thing, because he would no longer be required to provide the service.

It takes an hour to go from Amos to Val-d'Or. People are not close by; that type of system cannot be easily replaced.

[English]

**Senator Callbeck:** You believe that with deregulation that could possibly lose everything you have. Are you talking about charter buses too, or just intercity buses?

[Translation]

**Ms Rioux:** With a catchment population of 150,000 people, the transportation company provides a host of attractive services, including charters and paratransit in certain cities. The company also provides intra-urban transport in certain cities, and by that I mean city bus service in Rouyn-Noranda and school bus service. This is a transportation company with a head office in our region and with which it is easy to do business. This situation would become highly complex if the network were dismantled, in other words, its cross-subsidization or business plan would be much more complex.

[English]

**Senator Callbeck:** Do you think the bus fares are reasonable?

[Translation]

**Ms Rioux:** It is always onerous, fuel costs do not decrease, and transportation costs are always high. However, when we look at what exists, it is the most effective service, the most flexible and the best adapted. When a plane does not leave Dorval, we can currently count on the bus. With respect to costs, we are talking about young people, people who cannot afford safe vehicles in good condition, because you need vehicles in good condition to use a road network where fuel is difficult to supply. People need to have good vehicles. Buses remain the most affordable means of transportation.

**Senator LaPierre:** Is the bus fare regulated by the government or the Quebec transit commission?

**Ms Rioux:** You are going into great detail.

**Senator LaPierre:** Do you know the answer? That is fine, we will find the answer to that question.

**Ms Rioux:** You will surely be able to find the answer.

Si la déréglementation entre en vigueur, on comprend que la Commission de transport du Québec n'aura plus raison d'être. Des ententes comme celles que nous avons actuellement ne seront plus possibles. Un nouveau transporteur ou un opérateur viendrait et prendrait uniquement la ligne payante, comme ce serait son droit, et cela démolirait complètement le réseau. Et, même notre opérateur actuel ferait la même chose puisqu'il n'y a plus rien qui l'obligerait à offrir le service.

La distance entre Amos et Val-d'Or est à une heure de transport. Les gens ne sont pas à proximité, on ne peut pas remplacer facilement un tel système.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Vous croyez qu'avec la déréglementation vous pourriez perdre tout ce que vous avez. Parlez-vous également des autocars nolisés, ou seulement des autocars interurbains?

[Français]

**Mme Rioux:** Dans un bassin de population de 150 000 personnes, le transporteur offre une gamme de services intéressants dont le nolisé et le transport adapté dans certaines villes. Il offre aussi dans certaines villes le transport intraurbain, c'est-à-dire le service urbain dans le cas de Rouyn/Noranda et le service scolaire. C'est une entreprise de transport qui a un siège social chez nous et avec lequel c'est facile de faire des affaires. La situation deviendrait très complexe si on démantelait ce réseau, c'est-à-dire que son interfinancement ou son plan d'affaires serait beaucoup plus difficile.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** À votre avis, les tarifs sont-ils raisonnables?

[Français]

**Mme Rioux:** C'est toujours onéreux, l'essence ne diminue pas, les coûts de transport sont toujours chers. Sauf qu'il demeure, comparativement à ce qui existe, c'est quand même le service le plus efficace, le plus souple et le mieux adapté. Quand l'avion ne part pas de Dorval, c'est l'autobus sur lequel on peut compter actuellement. Au niveau des coûts, c'est quand même la population jeune, ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir des véhicules sécuritaires et en condition, parce que cela prend des véhicules en condition pour traverser un réseau routier où l'alimentation en essence se fait difficilement. Les gens doivent avoir de bons véhicules. L'autocar demeure le moyen de transport à coût le plus abordable.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce que le prix du billet par autobus est réglementé par le gouvernement ou la Commission de transport du Québec?

**Mme Rioux:** Vous entrez vraiment dans des détails.

**Le sénateur LaPierre:** Vous ne savez pas? C'est très bien, on va trouver la réponse à cette question.

**Mme Rioux:** Sûrement, vous pouvez avoir une réponse.

**Senator LaPierre:** But an operator has the Val-d'Or-Montreal route; serving the small neighbouring communities is part of his permit and he uses the profits from the other route to offset his fees.

**Mr. Brunet:** It is called cross-subsidization.

**Senator LaPierre:** Is the situation the same if people just want to go from Amos to Val-d'Or, for example, and not to Montreal?

**Mr. Brunet:** Yes.

**Senator LaPierre:** So in reality it would be ludicrous to deregulate the network! That has been done for a long time. History will show us that the most serious social problem of the past 20 or 25 years has been deregulation and privatization.

Under the Charter of Rights and Freedoms, portability and mobility are fundamental rights Canadians have. They have the right to be transported and the right to transport. Are we not interfering with this right set out in the Charter of Rights and Freedoms by not giving regions, like yours, the means they need to respect the fundamental rights of people who live in your region? This is not philosophical, it is very real.

**Mr. Brunet:** Your question is very tempting, and I have little difficulty agreeing with you. But I am not necessarily qualified to tell you that constitutionally, it could be interpreted as a breach. However, with the question as you worded it, I am inclined to say yes. It is rather easy for me to say that.

**Senator LaPierre:** That makes transportation a societal need rather than an economic matter. Here is my final question. If we leave Val-d'Or-Montreal and the neighbouring routes to the operator, there will still be 83 communities that will not necessarily have service, is that not correct?

In your opinion, would it be a good idea for the committee to recommend assisting the Abitibi-Témiscamingue Regional Development Council by giving it what it needs so that the council can set up its own transportation network in the small communities?

**Mr. Brunet:** Again, this is very tempting. You are very good at tempting me. But I would point out that that is not at all how we work. We are currently working on the territory of each MRC. For example, all of the municipalities around Amos are currently experimenting. We have agreements with the Department of Transport. There is a kind of funding. The NPO was set up to manage the flexible transportation system that I mentioned earlier. And we are currently seeing some interesting developments.

There is another experiment with a different approach in the Val-d'Or region. But it is at the MRC level in the region around Val-d'Or. The Regional Development Council is a consensus-building agency, not an implementing agency. We work with

**Le sénateur LaPierre:** Cependant, l'opérateur qui a la route de Val-d'Or à Montréal, cela fait partie de son permis de desservir les petites communautés avoisinantes et il paye alors ses frais à partir de ses profits sur cette autre route.

**M. Brunet:** C'est de l'interfinancement.

**Le sénateur LaPierre:** Mais, si les gens veulent aller seulement de Amos à Val-d'Or, par exemple, ils ne veulent pas aller à Montréal, c'est la même situation?

**M. Brunet:** Oui.

**Le sénateur LaPierre:** Alors, en réalité, déréglementer le réseau, c'est de la folie furieuse! Cela se fait depuis longtemps. L'histoire nous dira que le plus grave problème social depuis les derniers 20 ou 25 ans, a été la déréglementation et la privatisation.

Les Canadiens ont, par la Charte des droits et libertés, le droit fondamental, comme on le dit en anglais de «portability and mobility». Ils ont le droit de se faire transporter et ils ont le droit de transport. Est-ce qu'on ne brime pas le droit prescrit dans la Charte des droits et libertés en ne donnant pas aux régions, comme la vôtre, les moyens nécessaires de respecter le droit fondamental des gens qui vivent dans votre région? Cela n'est pas philosophique, c'est très réel.

**M. Brunet:** Votre question est très tentante, et je succombe assez facilement à vous donner raison. Mais, je ne suis pas nécessairement qualifié pour vous dire que, constitutionnellement, cela pourrait s'interpréter comme un manquement. Toutefois, la question posée telle que vous l'avez posée, j'ai tendance à répondre oui. C'est assez facile pour moi de vous dire cela.

**Le sénateur LaPierre:** Cela fait du transport une nécessité sociale au lieu d'une affaire économique. Ma dernière question est la suivante: Si on laisse à l'opérateur le trajet Val-d'Or/Montréal et les routes avoisinantes, il reste 83 communautés qui ne sont pas nécessairement desservies, n'est-ce-pas?

Si le comité recommandait qu'on devrait aider le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, en leur donnant les moyens nécessaires pour que le conseil crée son propre réseau de transport dans ces petites communautés, est-ce que cela, d'après vous, aurait du bon sens?

**M. Brunet:** C'est encore une fois très tentant. Vous avez le don de me tenter. Mais, je vous dirais que ce n'est pas tout à fait comme cela qu'on travaille. Cela veut dire qu'on travaille, actuellement, sur chaque territoire de la MRC. Par exemple, toutes les municipalités qui entourent Amos sont en train de faire des expériences. On a des ententes avec le ministère des Transports. Il y a une certaine forme de financement. C'est la mise en place d'O.S.B.L. pour gérer les moyens de transport très souples que j'ai mentionnés tantôt. Et, nous sommes, actuellement, à vivre des expériences intéressantes.

Il y a une autre expérience dont l'approche est différente dans la région de Val-d'Or. Mais, c'est au niveau de la MRC de la région qui gravite autour de Val-d'Or. Le Conseil régional de développement n'est pas un organisme exécutant mais un



them a lot. Service is gradually being set up for seniors and young people.

If the federal government were to invest in the project, I would say yes, it is a good idea. I recommend that you make that recommendation. However, we are currently working on some good projects with the Quebec government and the Department of Transport.

**Senator LaPierre:** I must point out that earlier on, when I was arguing for a free market, Sir Wilfrid Laurier said to me: "Come on, you have become a complete idiot!"

**Mr. Brunet:** He told you that? Just how old are you?

**Senator LaPierre:** He told me that today.

**Mr. Brunet:** When I was making my counter-argument, I also thought that I needed to exaggerate a little to get my message across, as you did.

**Senator LaPierre:** I always do that.

[English]

**Senator Callbeck:** My next question relates to parcel service by bus. If you required a parcel to be sent to you from Montreal, would you request that it be sent by bus, by Parcel Post, or by what means? Is the bus service in your area frequently used to deliver parcels?

[Translation]

**Mr. Brunet:** There is a bit of everything, for example, companies like Purolator and the Post Office. We also have the bus which, in many cases, can recover its costs on inter-regional routes for example, because it delivers a lot of parcels among the municipalities. It is a combination of these aspects. Parcel service is in fact a major source of revenues for transportation companies that need to make up for shortfalls in other areas.

[English]

**Senator Callbeck:** Does it cost a lot more to get that parcel from Montreal by bus rather than through the post office?

[Translation]

**Mr. Brunet:** The transportation costs between mail delivery or bus parcel service are highly competitive.

[English]

**Senator Callbeck:** The bus is much faster. Thank you.

[Translation]

**Senator Biron:** Do you know if the transportation company is subsidized?

**Mr. Brunet:** For the bus service, the company does not receive any subsidies.

organisme de concertation. On travaille beaucoup avec eux. Un service se met en place graduellement pour les personnes âgées et pour les jeunes.

Si le fédéral mettait de l'argent dans ce projet, je dirais que oui, c'est intéressant. Je vous recommande de faire cette recommandation. Toutefois, actuellement on est à faire des belles expériences avec le gouvernement du Québec et le ministère des Transports.

**Le sénateur LaPierre:** Je dois vous dire que tout à l'heure, quand j'argumentais pour le marché libre, Sir Wilfrid Laurier m'a dit: «Mais, voyons, tu es rendu complètement con!»

**M. Brunet:** Il vous a dit cela, vous avez quel âge vous?

**Le sénateur LaPierre:** Il m'a dit cela aujourd'hui.

**M. Brunet:** Mais, quand je contre-argumentais, j'avais aussi dans l'esprit qu'il fallait que j'exagère un peu pour me faire comprendre, comme vous aviez fait à votre tour.

**Le sénateur LaPierre:** Je fais toujours cela.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Ma question suivante porte sur le transport de colis par autocar. Si vous vouliez vous faire envoyer un colis de Montréal, demanderiez-vous qu'il soit envoyé par autocar, par la poste aux colis, ou par quel moyen? Est-ce qu'on utilise souvent le service d'autocar dans votre région pour livrer des colis?

[Français]

**M. Brunet:** Il y a de tout, par exemple, des entreprises du genre Purolator et le Bureau de poste. On a aussi l'autobus qui dans bien des cas, par exemple, dans des liens interrégionaux, atteint un seuil où elle couvre ses frais parce qu'elle a beaucoup de colis à transporter entre les municipalités. C'est l'ensemble de ces éléments. Le transport de colis est effectivement une source de revenus importante pour le transporteur qui vient compenser, souvent, des manques à gagner au niveau de rentabilité.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce qu'il est plus coûteux de faire envoyer ce colis de Montréal par autocar plutôt que par la poste?

[Français]

**M. Brunet:** Les coûts de transport entre la poste ou l'autobus sont très compétitifs.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** L'autocar est beaucoup plus rapide. Merci.

[Français]

**Le sénateur Biron:** Est-ce que vous savez si la compagnie du transporteur est subventionnée?

**M. Brunet:** Pour ce qui est du transport par autocar, aucune subvention est versée à l'entreprise.

**Senator Biron:** There are no subsidies. Approximately how far is it from Val-d'Or to Montreal?

**Mr. Brunet:** I would say about 550 to 600 kilometres.

**Senator Biron:** Do you know how much a one-way ticket to Val-d'Or costs?

**Mr. Brunet:** I cannot answer that question.

**Ms Rioux:** I think it is \$84 for seniors, but I would have to check that.

**The Chairman:** Thank you, Ms Rioux, we appreciate your testimony very much. I can assure you that we have not reached any conclusions yet. We have a lot of time before we reach that stage. And do not hesitate to send us any additional information you may have.

**Mr. Brunet:** We are very hopeful about your work, and we think that someday logic will triumph.

**The Chairman:** As you know, the Department of Transport has been talking about doing this study for 20 years. Now it has been assigned to the Senate, so we are trying to be as expeditious as possible. At the same time, we must take the time to meet with people, to hear from them and to make some good recommendations. I thank you very much indeed.

**Ms Rioux:** We made a presentation to the Board of Directors before coming here in order to hear people's concerns. This remains a very important issue. And people are pleased to have an opportunity to express their views to committees such as yours about the impact policies have on them.

**The Chairman:** Thank you very much. Our next witnesses are Mr. Romain Girard, the Executive Vice-President of the Quebec Bus Owners Association, and Mr. Roger Gervais, the president of Motor Coach Canada Incorporated. With us as well are Mr. Sylvain Langis, the president of the Canadian Bus Association and Mr. Brian Crow, the Director General of the Ontario Motor Coach Association.

Welcome! We will hear your presentation and I am sure my colleagues will have many questions to ask you. We will hear again the questions you asked of our earlier witnesses, but which were more appropriately directed to the group of witnesses we have before us now.

**Mr. Sylvain Langis, President, Canadian Bus Association:** Madam Chair, we would like to thank you for inviting us to appear before you today in the context of your study on the bus industry in Canada.

We would like to make a few preliminary remarks and explain why there is such a large group of us here today. As you just said, I am Sylvain Langis, the president of the Canadian Bus Association, and I have with me a number of representatives from various bus associations in Canada. With me are people from the Bus Owners Association and the Ontario Motor Coach

**Le sénateur Biron:** Il n'y a aucune subvention. La distance entre Val-d'Or et Montréal est d'environ combien?

**M. Brunet:** Je dirais, à peu près, de 550 à 600 kilomètres.

**Le sénateur Biron:** Est-ce que vous savez le prix d'un aller de Val-d'Or?

**M. Brunet:** Je ne peux pas vous répondre.

**Mme Rioux:** Il me semble que c'est 84 \$ pour les gens de l'âge d'or, mais c'est à vérifier.

**La présidente:** Je vous remercie, madame Rioux, on apprécie beaucoup votre témoignage. Dites-vous bien que les conclusions ne sont pas atteintes. Nous avons beaucoup de temps avant d'arriver à des conclusions. Et, ne vous gênez pas pour nous faire parvenir d'autres informations si vous en avez.

**M. Brunet:** On a beaucoup d'espoir dans ce que vous portez comme réflexion et on se dit qu'un jour la logique finira par triompher.

**La présidente:** Vous savez, cela fait 20 ans que le ministère des Transports se devait de faire cette étude. Et, on la donne au Sénat, alors on essaie d'être le plus expéditif possible. Mais, en même temps, il faut prendre le temps de rencontrer les gens, les écouter et préparer de bonnes recommandations. Je vous remercie, infiniment.

**Mme Rioux:** On a fait une présentation au Conseil d'administration avant de venir ici pour entendre les préoccupations des gens. Cela demeure une préoccupation très importante. Et, les gens sont heureux quand ils ont la possibilité de venir exprimer à des instances comme la vôtre les effets et les impacts d'un tel avenir.

**La présidente:** Merci beaucoup. Les prochains témoins ce sont les représentants de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, M. Romain Girard, vice-président exécutif, et de Motor Coach Canada Incorporée, M. Roger Gervais, président. L'Association canadienne de l'autobus, M. Sylvain Langis, président. Et, M. Brian Crow, directeur général de l'Ontario Motor Coach Association.

On vous souhaite la bienvenue! Nous allons entendre votre présentation et je suis certaine que mes collègues auront beaucoup de questions à vous poser. Nous reprendrons les questions que vous aviez tantôt pour d'autres témoins mais qui s'adressaient surtout aux témoins que nous avons devant nous.

**Monsieur Sylvain Langis, président, Association canadienne de l'autobus:** Madame la présidente, nous vous remercions de l'invitation à comparaître devant vous aujourd'hui dans le cadre de vos travaux portant sur l'industrie de l'autocar au Canada.

Nous aimerions vous présenter quelques observations préliminaires et vous expliquer pourquoi nous sommes ici en si grand nombre aujourd'hui. Comme vous venez de le mentionner, je suis Sylvain Langis, président de l'Association canadienne de l'autobus, et je suis accompagné de représentants de différentes associations et regroupements d'autocars du Canada.



Association, which represents the operators of charter and tour buses.

*[English]*

Collectively, we represent scheduled, tour and charter, sightseeing, airport shuttles and privately owned transit bus carriers operating intercity passenger services throughout Canada.

We account for a significant portion of total intercity bus industry revenues, employment and utilisation of motorcoaches. The fact that we are appearing as a group is not accidental; in fact our joint submission represents something of a watershed in the history of intra-industry relations in Canada.

In the wake of Minister Collenette's decision to remove the economic regulation provisions of his proposed amendments to the Motor Vehicle Transportation Act, due to the lack of consensus within the industry and across governments in Canada, we began to explore ways of bridging our differences in order to build consensus. We did this because, to be perfectly blunt, we felt it was in our best business interest to do so. The way in which governments, both federal and provincial, regulate our industry is obviously of vital interest to us, and we simply decided that we needed to be part of the solution.

*[Translation]*

We think our common position on the major transportation issues will help you review the situation quickly and make some appropriate recommendations to the minister who is about to table a master plan on transportation for Canadians.

At the end of this consultation process, we hope that there will be some intelligent rules governing bus transportation and a better understanding of the role played by our industry within the broader passenger transportation sector in Canada. It is crucial that the government define the regulations, ensure their application and determine the roles that should be played by the various means of transportation if we are going to meet the needs of the travelling public.

On the other hand, we can offer safe, reliable service to the public while operating viable companies. Our industry has evolved and diversified. Our companies contribute to the Canadian economy by providing jobs in tourism and regional development. We also make a more general contribution by providing safe, environmentally-friendly transportation for our fellow citizens.

M'accompagnent, l'Association des propriétaires d'autobus, et l'Ontario Motor Coach Association, qui représente les exploitants de transports nolisés, donc le «charter» et le «tour».

*[Traduction]*

Collectivement, nous représentons les services d'autocars de tourisme, d'autocars nolisés, d'autobus à horaire fixe, de navettes des aéroports et d'autocaristes du secteur privé qui offrent des services de transport interurbains dans tout le Canada.

Nous représentons un pourcentage important du total des revenus de l'industrie des autocars, de l'emploi et de l'utilisation d'autocars. Ce n'est pas par accident si nous comparaissons en groupe; en fait, notre mémoire conjoint représente en quelque sorte un tournant dans l'histoire des relations intrasectorielles au Canada.

Suivant la décision du ministre Collenette de retirer les dispositions relatives à la réglementation économique dans le cadre des modifications proposées à la Loi sur le transport des véhicules à moteur, vu l'absence de consensus au sein de l'industrie des divers paliers gouvernementaux, nous avons exploré des façons de mettre nos différences de côté pour en arriver à un consensus. Franchement, pour tout vous dire, il en va de nos intérêts d'affaires de procéder ainsi. La méthode utilisée par les gouvernements, fédéral et provinciaux, pour réglementer notre industrie s'avère d'une importance capitale pour nous et nous avons convenu d'être partie prenante de la solution.

*[Français]*

Nous croyons que notre position commune sur les enjeux clés en matière de transport vous aidera à examiner rapidement la situation et à formuler des recommandations judicieuses au ministre au moment où ce dernier s'apprête à déposer un plan directeur sur les transports à l'intention de la population canadienne.

À la fin de ce processus de consultation, nous espérons qu'un régime de règles sensées régissant les activités des autocaristes en résultera ainsi qu'une meilleure compréhension du rôle que joue notre secteur au sein de l'ensemble de l'industrie du transport des voyageurs au Canada. Il est primordial que les autorités gouvernementales définissent les règlements, veillent à leur application et établissent les rôles que doivent assumer les divers modes de transport si l'on veut satisfaire les besoins du public voyageur.

En revanche, nous pourrions fournir des services sécuritaires et fiables au public tout en nous permettant d'exploiter des entreprises viables. Notre industrie a évolué et s'est diversifiée. Nos entreprises contribuent à l'économie canadienne en offrant des emplois dans les secteurs du tourisme et du développement régional. Nous contribuons aux enjeux collectifs en offrant un transport sécuritaire et écologique pour nos concitoyens.

[English]

At a time when alternate modes of transportation are under economic pressure and depending on government financial support to maintain their services to the public, the intercity bus industry can continue to be counted on to provide efficient, reliable, flexible and economical service to the travelling public.

From a policy point of view, we have based our recommendations to you on a set of six basic principles. These are set out in our written submission, but I think they merit reference, for the record, here today.

A bus regulatory regime must, as a first principle, meet the highest practicable safety standards. This regime must also be enforceable, and enforced consistently, uniformly and visibly by government. A bus regulatory regime must also serve public need and convenience. As a fourth principle, it also must be fair, simple and understandable. The regime must allow for innovation, and finally, be competitive with other modes and within the mode.

As long as these are the basic principles informing bus policy, we think public interest and private enterprise will both benefit. Indeed, adherence to these principles in the development of policy will, we believe, render rather sterile the debate over whether or not the industry should be regulated. Regulation or deregulation is not the fundamental issue. We have concluded that the needs of the public as well as our private interests can be met under either regime, so long as policymakers are guided by the principles that we have enunciated.

[Translation]

Our brief describes in detail the points essential to the success of any regime. We do not intend to repeat all of this in our opening remarks, but we are quite prepared to discuss with you our analysis of the situation and our related recommendations. We are more than happy to provide precise answers to your questions to correct, once and for all, some of the popular myths that unfortunately surround the development of our industry over the last 30 years.

[English]

**Mr. Langis:** We are all here to answer your questions.

[Translation]

**The Chairman:** Mr. Langis, is economic regulation of the industry still appropriate?

[Traduction]

Alors que les autres modes de transport subissent des pressions économiques et dépendent de l'aide financière du gouvernement pour maintenir les services qu'ils offrent au public, on peut compter sur l'industrie de l'autocar pour continuer à offrir un service efficace, fiable, souple et économique aux voyageurs.

Du point de vue de la politique, les recommandations que nous vous proposons se fondent sur une série de six principes fondamentaux. Nous les exposons en détails dans notre mémoire écrit, mais je pense qu'ils méritent d'être mentionnés ici aujourd'hui aux fins du compte rendu.

Un cadre réglementaire de l'autocar doit, tout d'abord, satisfaire les normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique. Il doit par ailleurs permettre au gouvernement de l'appliquer et de le faire respecter de façon constante, uniforme et transparente. Un cadre réglementaire de l'autocar doit tenir compte de la commodité et des besoins du public. Il doit être équitable, simple et compréhensible. Le cadre réglementaire doit permettre l'innovation et, enfin, être concurrentiel à l'intérieur des divers modes de transport ou entre eux.

Nous croyons que les intérêts tant du public que de l'entreprise privée seront bien desservis si ces principes directeurs servent dans l'établissement d'une politique de transport par autocar. Au fait, tout le débat entourant la réglementation ou la déréglementation de l'industrie sera tout à fait stérile et inutile si l'on adhère aux principes évoqués. L'enjeu fondamental ne repose pas sur la réglementation ou la déréglementation. Nous en sommes venus à la conclusion qu'un régime ou l'autre pourrait bien répondre aux besoins du public et satisfaire nos intérêts privés pourvu que les décideurs politiques se laissent guider par les principes directeurs susmentionnés.

[Français]

Notre mémoire décrit en détail les éléments essentiels à la réussite du régime quel qu'il soit. Nous n'avons pas l'intention de répéter tout cela dans nos propos d'ouverture, mais nous sommes entièrement disposés à discuter avec vous de notre analyse de la situation et des recommandations connexes qui y figurent. Nous sommes plus que disposés à répondre à vos questions de façon précise afin de rectifier, une fois pour toutes, certains mythes qui malheureusement font partie du folklore populaire en ce qui concerne l'évolution de notre industrie au cours des 30 dernières années.

[Traduction]

**M. Langis:** Nous sommes tous ici pour répondre à vos questions.

[Français]

**La présidente:** Monsieur Langis, la réglementation économique de l'industrie est-elle encore appropriée?



**Mr. Langis:** That is a short and profound question in itself. We are not here to tell you whether or not to deregulate the industry. In fact, we are here to ask you if there is another way or another method that would be better than what we currently have.

We are not necessarily defending the status quo. We know that some companies in Canada that have to cross the territory of different provinces have to deal with different systems from one province to the next, in terms of administration.

Having said that, these systems have not impeded passenger mobility; to date, they have never prevented people from being mobile. Except that there is often an administrative burden when you do business according to certain rules in one province and different rules in a neighbouring province.

There is no magic solution. A system has been in place since the late 1920s, with a system of regulations and that over the years has made it possible to meet the needs of the various Canadian provinces in terms of serving the regions and the major routes.

On one hand, if we were to deregulate, would everyone try to move into the main corridor, for example, Quebec/Windsor, and decide to drop the other services offered elsewhere in Canada? We do not know the answer to that. We have some doubts as to what would happen. And we have to be careful, because our definition of intercity passenger service includes to a larger extent what we call scheduled services.

There is also suburban transport, charters, and shuttle service to the airports. There are a host of other transportation services that, over the years, have grown. I know that you have been told about certain aspects. Some say there has been a decline in intercity ridership. But when you look at the broad definition of people who have travelled from one city in Canada to another, the people who provided you with this information got it wrong. Because what we have seen is much more an increase in ridership Canada-wide. I think you have already been given the document we are referring to, one that indicates an increase in the volume of passengers, not a decrease.

**The Chairman:** Mr. Langis, you mention the differences that have appeared in the provincial systems governing bus transportation over the past decade. Have these differences been detrimental to the industry or travellers, or to both groups?

**Mr. Langis:** I would perhaps invite others to step in if they would like to do so. I told you earlier that so far the people who have been the most affected are probably the businesses that have to deal with different administrative systems. But to the best of my knowledge, it has never had a negative impact on people's mobility or on passenger transportation. Passenger movements from one province to another have always been very transparent.

**M. Langis:** C'est une question courte et profonde en soi. Nous ne sommes pas ici pour vous dire qu'on doit réglementer ou déréglementer l'industrie. En fait, nous sommes ici pour vous demander s'il n'y a pas une façon ou une autre méthode qui serait meilleure que celle qui existe présentement?

Nous ne sommes pas nécessairement des défenseurs du statu quo. Nous savons que certaines entreprises, à travers le Canada, qui ont à traverser les territoires de différentes provinces ont, sur le plan administratif, à faire face à différents régimes d'une province à l'autre.

Cela dit, ces régimes n'ont pas empêché la mobilité des passagers, n'ont jamais empêché la mobilité de la population jusqu'ici. Sauf que cela devient souvent un fardeau administratif que de faire affaires selon certaines règles du jeu dans une province et dans la province voisine de faire affaires selon d'autres règles du jeu.

Il n'y a pas de solution magique. Il existe un système en place depuis la fin des années 20, avec un système de réglementation et qui a permis, au fil des années, de rencontrer les besoins des différentes provinces canadiennes en matière de desserte régionale et de desserte des axes principaux.

D'un autre côté, si on déréglementait, est-ce que tout le monde se lancerait sur le principal couloir, par exemple, Québec/Windsor, et choisirait de délaisser tous les autres services qui sont offerts ailleurs au Canada? On ne le sait pas. On a certains doutes sur ce qui se passerait. Et, on doit faire attention parce que la définition qu'on a du transport interurbain de passagers inclut davantage que ce qu'on appelle les services cédulés.

C'est aussi le transport suburbain. C'est aussi le transport nolisé. C'est le transport des navettes aéroportuaires. C'est une foule d'autres mouvements de transport qui, au fil des ans, se sont accrus. Or, je sais que certains éléments vous ont été présentés. On parle d'un déclin du volume des passagers qui utilisent le transport interurbain. Mais, lorsqu'on prend cette grande définition des personnes qui se sont déplacées d'une ville vers l'autre à travers le Canada, ceux qui vous ont informés vous ont bien mal informés. Parce que c'est beaucoup plus une croissance des passagers que l'on connaît à travers le Canada. Je pense qu'on vous a déjà soumis un document auquel nous faisons référence et qui fait état, plutôt, d'une augmentation du volume de passagers plutôt qu'une diminution.

**La présidente:** Monsieur Langis, vous mentionnez les différences qui sont apparues entre les régimes provinciaux qui régissent le transport par autocar depuis une dizaine d'années. Est-ce que ces différences nuisent à l'industrie ou aux voyageurs, ou nuisent aux deux groupes?

**M. Langis:** J'inviterais, peut-être d'autres personnes, si elles souhaitent intervenir, à le faire. Je vous disais tantôt que les personnes à qui cela nuit le plus présentement, ce sont probablement les entreprises qui doivent faire face à des régimes administratifs différents. Mais, à ma connaissance, cela n'a jamais nuit à la mobilité des personnes ou au transport des passagers. Les mouvements de transport d'une province vers l'autre ont toujours été faits d'une façon transparente.

**The Chairman:** Do you feel any remedies are necessary? You were saying that it is having a detrimental effect on the industry. And if a remedy is required, how should the government resolve this problem?

**Mr. Langis:** In the 1950s, one level of government delegated its authority to the provinces which have learned a lot about passenger transportation on their territory, somewhat to the detriment of what the federal government has been able to learn in this area, especially over the years. And the federal government is wondering if it should take back jurisdiction in this area.

Perhaps, but it will have to do its homework to do so, and take the time to fully understand the issue. This is not necessarily the case at present.

**The Chairman:** You do not think it is ready?

**Mr. Langis:** Ideally, it would be much easier if we had one system or economic framework in which we could provide services for all Canadians, on the administrative level. But I think we will be missing the real issue if we focus our efforts solely on that aspect. I think we also have to ask the following questions: in geographic or socioeconomic terms, what kind of transportation system do we want to serve all Canadian citizens? Do we want a system that will, first and foremost, serve people living in the most populated areas? Do we want a different system for people living in less populated regions? Do we want a system that will be similar and equal for everyone?

We do not necessarily have the answer to those questions. I think that is the mandate you have been given. And we would certainly not want to be in your shoes when it comes to drafting the recommendations that you will have to pass on to the minister.

[English]

**Senator Oliver:** I would like to ask a different kind of question, which I would base on one of the reasons you state that you have come together as a group today. We are a public policy-making group, and our job is to come up with ideas, recommendations and suggestions for government that will be in the public interest and assist all Canadians. Why would you come together as a group? In terms of good public transportation policy, we have to know what is convenient, what is needed, what is timely, what is inexpensive, and whether it is safe for all Canadians, particularly those living in remote or rural areas.

One of the things that we have heard during this couple of days of hearings is that there is, in fact, an interrelationship between a number of carriers and that, automatically, to me, raised an issue of conflict of interest.

Can all of you explain to me the relationship between the intercity scheduled bus industry, the charter bus industry, and the school bus sector. If there is cross-ownership, does it give rise to a

**La présidente:** Est-ce que vous sentez qu'un remède est nécessaire? Vous dites que cela nuit à l'industrie. Et, s'il y a un remède qui s'impose, en fait, dans quelle mesure le gouvernement devrait régler ce problème?

**M. Langis:** Il y a un niveau de gouvernement qui, dans les années 1950, a délégué son pouvoir à des provinces qui ont accumulé des connaissances en matière de transport de personnes sur leur territoire au détriment, un petit peu, des connaissances qu'a pu accumuler le gouvernement fédéral à ce chapitre, en particulier au fil des ans. Et, on a un gouvernement fédéral qui se demande s'il ne devrait pas reprendre sa juridiction.

Peut-être, mais il va devoir faire ses devoirs pour le faire, pour prendre le temps de bien connaître le dossier. Ce qui n'est pas nécessairement le cas en ce moment.

**La présidente:** Vous ne le sentez pas prêt?

**M. Langis:** Idéalement, il serait beaucoup plus facile d'avoir un régime ou un cadre économique dans lequel on pourrait exploiter nos services pour l'ensemble des Canadiens, sur le plan administratif. Mais, je pense qu'on s'éloigne de la vraie question si on concentre nos efforts strictement sur cet élément. Je crois qu'on doit aussi se poser ces questions: Sur le plan géographique, sur le plan socio-économique, qu'est-ce qu'on souhaite avoir comme système de transport pour desservir l'ensemble des citoyens canadiens? Est-ce qu'on veut un système qui va, d'abord, servir les gens qui résident dans les zones les plus peuplées? Et, est-ce qu'on veut un système différent pour ceux qui résident dans les régions moins peuplées? Est-ce qu'on veut un système qui va être assez semblable et égal pour tout le monde?

La réponse, nous ne l'avons pas nécessairement. Je pense que c'est le mandat qui vous a été confié. Et, on ne voudrait certainement pas prendre votre place pour la rédaction des recommandations que vous aurez à transmettre au ministre.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** J'aimerais poser un autre genre de question, qui s'appuie sur l'une des raisons que vous nous avez données pour venir témoigner ici en tant que groupe. Notre comité établit des politiques publiques, et notre travail est de proposer des idées, des recommandations et des suggestions au gouvernement qui seront dans l'intérêt public et qui aideront tous les Canadiens. Pourquoi venir témoigner ici en groupe? Si l'on veut une bonne politique en matière de transport public, nous devons savoir ce qui est pratique, ce qui est nécessaire, ce qui est opportun, ce qui est peu coûteux et ce qui est sécuritaire pour tous les Canadiens, particulièrement pour ceux qui vivent dans des régions rurales ou éloignées.

L'une des choses que nous avons entendues au cours des derniers jours d'audience, c'est qu'en fait il y a un rapport mutuel entre un certain nombre de transporteurs, ce qui, pour moi, soulève automatiquement une question de conflit d'intérêts.

Pouvez-vous tous m'expliquer quel est le rapport entre l'industrie de l'autocar à horaire fixe, l'industrie de l'autocar nolisé et le secteur des autobus scolaires. S'il y a propriété



potential conflict of interest that would not be in the public interest? I personally believe in the marketplace, but if you are all coming here as a group, and you are working together, sharing on the price of your diesel fuel, sharing equipment, sharing data and computer systems, and acting as a whole, where is the competition and how is the consumer being protected?

**Mr. Brian Crow, President and Chief Executive Officer, Ontario Motor Coach Association:** There is competition in our industry. When we talk about interlining, that is, to go from, say, Halifax to Toronto or Vancouver, people travel by way of three or four different carriers. You may start with SNT, go to Orleans Express and transfer to Greyhound. These companies are not competing. They work together and they interline.

**Senator Oliver:** Is that at any extra cost to the consumer?

**Mr. Crow:** No. In fact, I think there are economies gained by that to the consumer.

Those carriers have to share point-of-sale software, so that when the consumer purchases the ticket in Halifax, he can buy that ticket all the way through to Toronto, regardless of the carrier, to make it seamless. We do not view that as being against the public interest, not at all.

**Mr. Langis:** You also alluded to the fact that some operators are in school bus operations and others are in the charter business. There is not necessarily a relationship between the school bus operator and the intercity bus operator, except for those that own a company in which they are involved in the different segments of the industry. They could, for example, use the same garage facility and the same mechanics to maintain the school buses and the intercity buses, but that is just productivity, it is not unfair to the public. To the contrary, this just helps bring the price of tickets down.

**Mr. Crow:** There are different segments of our industry. You have identified the school bus segment and earlier you identified the intercity industry. Many companies serve all of those markets or some of them. We are not homogenous. We are quite diverse in some cases. You will find a particular company that offers scheduled service and charter services; and some scheduled services will offer parcel express and some will not. Some carriers operate school buses and charter coaches, but not scheduled services. Some operate municipal transit under contract, interurban transit under contract to municipalities.

Our industry is quite broad, but there is a fair bit of competition within that to make sure we serve the public.

réciproque, n'y a-t-il pas un risque de conflit d'intérêts qui ne serait pas dans l'intérêt public? Personnellement je crois aux forces du marché, mais si vous venez tous ici témoigner en tant que groupe, et que vous travaillez ensemble, que vous partagez le coût du carburant diesel, le matériel, les données et les systèmes informatiques et que vous agissez en tant qu'un seul groupe, où est la concurrence et comment le consommateur est-il alors protégé?

**M. Brian Crow, président-directeur-général, Ontario Motor Coach Association:** Il y a concurrence dans notre industrie. Lorsque nous parlons de liaison intertransporteur, c'est que pour se rendre de Halifax à Toronto ou Vancouver, les gens empruntent trois ou quatre différents transporteurs. Ils peuvent commencer avec SNT, passer à Orléans Express et faire une correspondance avec Greyhound. Ces entreprises ne se font pas concurrence. Elles travaillent ensemble pour assurer une liaison intertransporteur.

**Le sénateur Oliver:** Cela représente-t-il un coût supplémentaire pour le consommateur?

**M. Crow:** Non. En fait, je pense que cela permet au consommateur de réaliser des économies.

Ces transporteurs doivent partager le logiciel au point de vente, de sorte que lorsque le consommateur achète son billet à Halifax, il peut acheter un billet qui l'amènera jusqu'à Toronto, peu importe le transporteur, ce qui assure un service continu. Nous ne considérons pas que cela va à l'encontre de l'intérêt public, pas du tout.

**M. Langis:** Vous avez aussi fait allusion au fait que certains exploitants sont dans le secteur des autocars tandis que d'autres sont dans le secteur des autocars nolisés. Il n'y a pas nécessairement de lien entre un exploitant d'autobus scolaires et un exploitant d'autocars, sauf dans le cas de ceux qui sont propriétaires d'une société qui évolue dans différents segments de l'industrie. Ils pourraient, par exemple, utiliser le même garage et les mêmes mécaniciens pour entretenir les autobus scolaires et les autocars, mais c'est tout simplement question de productivité, ce qui n'est pas inéquitable pour le public. Bien au contraire, cela aide à maintenir les prix bas.

**M. Crow:** Il y a différents segments dans notre industrie. Vous avez parlé du segment des autobus scolaires et, précédemment, vous avez parlé des autocars interurbains. Bon nombre d'entreprises desservent tous ces marchés ou une partie de ces marchés. Nous ne sommes pas homogènes. Nous sommes assez diversifiés dans certains cas. Une même entreprise peut offrir un service à horaire fixe et un service nolisé; et certains services à horaire fixe offrent la livraison de colis tandis que d'autres ne l'offrent pas. Certains transporteurs exploitent des autobus scolaires et des autocars nolisés, sans toutefois offrir de service à horaire fixe. Certains ont un contrat avec les municipalités pour offrir un service municipal de transport.

Notre industrie est très vaste, mais il y a passablement de concurrence au sein de l'industrie afin de s'assurer que nous desservons le public.

**Senator Oliver:** In your brief you say that regulation or deregulation is not the fundamental issue. It seems to me that, if two or three small bus companies were competing with each other in a particular area, the consumer would ultimately benefit by having lower fares, perhaps better quality equipment, and more timely schedules, since the consumer will gravitate towards the best service.

I note that in one of the conditions in your paper you use the words, "public necessity and convenience." Those terms are normally used by our public utility boards or our public boards to keep others out. I was a little bit surprised by your use of that language. However, you have explained that.

**Mr. Crow:** The "PN & C" term has been around since 1929. That has been the basis or the foundation of the regulatory system. It varies in that, in some provinces, it is a reverse onus test and in some it is not. It has been around for a while and we continue to use it. That is what the regulatory bodies usually follow, depending on the province. We use the term because that is what we are governed by.

You had another part to your question about competition. It varies between the scheduled market and the charter market. I recognize that you have a lot of terms thrown at you. I do not know of too many communities where there is not more than one carrier offering charter service. In Vancouver, 101 companies in the Yellow Pages offer charter services out of Vancouver. The charter market in most areas has more than one carrier, and that is based on the market demand, the demand of the consumers.

There is competition in the scheduled service in certain areas. In other areas there is only one bus company, but that does not mean there is no competition. If there is only one bus company on a line, perhaps that is all that market will serve. There is always competition with the private car. There is competition with rail in many of those areas, and there is competition with air, but our main competition is the private car. There is not an area that does not have competition of one form or another.

**Senator Oliver:** Should our committee have any concerns about cross-ownership?

**Mr. Crow:** In my opinion, you should have no concern on that. I think it is a benefit to the consumers because, as Mr. Langis just said, some of the carriers that are running school buses can use the same garage and the same maintenance facilities to fix their motorcoaches. We can use the same drivers in peak periods. If there is a shuttle or you have a convention in Montreal, those line-run carrier drivers can run the shuttle services at night, and so forth. That overlap, if it is such, is beneficial to the public. I do not see a problem to the public in cross-ownership.

**Le sénateur Oliver:** Dans votre mémoire vous dites que l'enjeu n'est ni la réglementation ni la déréglementation. Il me semble que, si deux ou trois petites entreprises d'autocars se faisaient concurrence dans une région en particulier, le consommateur en profiterait ultimement car les tarifs seraient alors moins élevés, le matériel serait peut-être de meilleure qualité et les horaires seraient peut-être plus convenables, puisque le consommateur cherche toujours le meilleur service.

Je note que dans une des conditions de votre document, vous employez l'expression «commodité et nécessité publiques». Nos entreprises de service public emploient généralement cette expression pour exclure les autres. J'ai été étonné de vous l'entendre dire. Mais vous vous êtes expliqué.

**M. Crow:** L'expression existe depuis environ 1929. C'est sur ce concept que repose notre système de réglementation. Il varie en ce sens que, dans certaines provinces, la charge de la preuve est inversée alors qu'ailleurs elle ne l'est pas. Cela existe depuis un bon moment déjà et nous continuons de l'employer. C'est le critère que suivent d'habitude les organes de réglementation, selon la province. Nous employons l'expression parce qu'elle s'applique à nous.

Dans le reste de votre question, vous avez parlé de concurrence. La situation n'est pas la même pour le marché des transporteurs à horaire fixe et celui des exploitants d'autocars nolisés. Je reconnais que cela fait beaucoup de terminologie. Je ne connais pas beaucoup d'endroits où il n'y a pas plus d'un transporteur qui offre un service d'autocars nolisés. À Vancouver, il y a 101 entreprises dans les pages jaunes qui offrent le service à partir de Vancouver. Le marché de l'autocar nolisé, dans la plupart des régions, comporte plus d'un transporteur et il repose sur la demande du marché, la demande du consommateur.

Il y a de la concurrence entre transporteurs à horaire fixe dans certaines régions. Ailleurs, il n'y a qu'une seule compagnie d'autocars, mais ça ne signifie pas qu'il n'y a pas de concurrence. S'il n'y a qu'une seule entreprise d'autocars sur une liaison, c'est peut-être tout ce que peut faire vivre le marché. Il y a toujours la concurrence de la voiture privée. Il y a la concurrence du chemin de fer dans bien des endroits, celle de l'avion, mais notre principal concurrent, c'est la voiture particulière. Partout, il y a de la concurrence sous une forme ou sous une autre.

**Le sénateur Oliver:** Le comité devrait-il se préoccuper de la propriété croisée?

**M. Crow:** À mon avis, cela ne devrait pas vous inquiéter. Je pense que cela profite aux consommateurs parce que, comme M. Langis l'a dit, certains des transporteurs qui exploitent des autobus pour écoliers peuvent se servir du même garage et des mêmes installations d'entretien pour les autocars. Nous pouvons employer les mêmes chauffeurs en période de pointe. S'il y a une navette ou s'il y a un congrès à Montréal, ces chauffeurs peuvent assurer la navette en soirée, et cetera. Si ce chevauchement existe, il est avantageux pour la population. Je ne vois pas en quoi la propriété croisée pourrait être un problème pour les gens.



**Mr. Langis:** In fact, an intercity bus company, which provides 90 per cent of the scheduled bus service, also has charter licences. It will maximize utilization of the equipment and the manpower to bring down the cost of that equipment, to depreciate the cost of that equipment.

**Senator Callbeck:** You list several things in your brief that you feel should be in a bus regulatory regime. You provide scheduled services, tour services, charter service and intercity service. Is it possible to regulate one and not another? Could we deregulate the charter service and maintain the regulations in the scheduled service?

**Mr. Langis:** You may think that this could be easily applied, but we believe it could not. If you have a dual regime like that, you would get friction within the industry. To take your specific example of regulated scheduled bus services and deregulated charter bus services, some companies would say, "No, no, no. We are not on a scheduled service today. We are on a charter service today." You would get friction within the industry and within the system by having a very difficult way to enforce what is regulated and what is not.

**Mr. Crow:** Let's say that a scheduled carrier offers service between Quebec City and Montreal 10 times a day. If you deregulate the charter service, a charter operator could charter a motorcoach to a travel agent in Quebec City who could set up daily service every day to Montreal from Quebec City. From the bus carrier point of view, that is a charter. He has chartered his coach to a travel agent. The travel agent could operate 10 trips a day between Quebec City and Montreal. By law that would be a charter, not a scheduled service.

How do you deregulate one and not the other?

**Senator Callbeck:** Is your position that you want them all regulated or all deregulated?

**Mr. Langis:** We believe it would be easier to track the system and to "police" it, if I can use that word, if it were all under the same regime.

**Senator Callbeck:** I am told that there is money to be made in the parcel service but, yet, I do not see any enthusiasm or anybody jumping up and down to do that. If there is money to be made, why isn't the bus industry going after it?

**Mr. Langis:** We do go after it very strongly. It is very difficult to compare it to what UPS, Federal Express, or other the big parcel companies do. In the country, the revenues to the bus industry from the bus parcel services is around \$110 or \$120 million yearly. We are running after it. In fact here in the province of Quebec we are reorganizing the system so that it will be a much more aggressive player in the years to come.

**Senator Callbeck:** Are you spending money promoting this?

**M. Langis:** En fait, une compagnie d'autocars interurbains qui offre 90 p. 100 du service d'autocars à horaire fixe a aussi un permis d'affrètement. Elle va maximiser l'utilisation du matériel et de la main-d'oeuvre pour réduire le coût du matériel, l'amortir.

**Le sénateur Callbeck:** Dans votre mémoire, vous énumérez plusieurs éléments qui, à votre avis, devraient faire partie d'un régime de réglementation des autocars. Vous offrez des services à horaire fixe, des visites, des autocars affrétés et un service interurbain. Est-il possible de réglementer un secteur et non les autres? Pourrait-on déréglementer l'affrètement et continuer de réglementer la liaison régulière?

**M. Langis:** Vous pensez peut-être que cela pourrait se faire facilement, mais nous ne le croyons pas. Un double régime comme celui-là causerait des frictions dans le secteur. Pour prendre l'exemple que vous avez donné — réglementation des liaisons régulières et déréglementation de l'affrètement — certaines entreprises diraient non, nous n'offrons pas de liaisons régulières aujourd'hui, nous offrons des autocars affrétés. Il y aurait des frictions dans l'industrie et dans le système et ce serait très difficile à appliquer.

**M. Crow:** Disons qu'un transporteur à horaire fixe assure le service entre Québec et Montréal dix fois par jour. Si vous déréglementez le service d'affrètement, l'exploitant de liaisons affrétées pourrait affréter un autocar à un agent de voyages à Québec qui pourrait établir une liaison quotidienne de Québec à Montréal. Du point de vue du transporteur d'autocars, c'est un autocar affrété. Il a affrété son autocar à un agent de voyages. L'agent de voyages pourrait exploiter dix liaisons par jour entre Québec et Montréal. En droit, il serait un affréteur et non un transporteur à horaire fixe.

Comment déréglementer l'un sans déréglementer l'autre?

**Le sénateur Callbeck:** Vous voulez qu'ils soient tous réglementés ou tous déréglementés?

**M. Langis:** Nous croyons qu'il serait plus facile de suivre le système et de le «contrôler», si je peux utiliser ce terme, s'ils étaient tous assujettis au même régime.

**Le sénateur Callbeck:** Si j'en crois ce qu'on me dit, il reste encore des créneaux qui peuvent rapporter dans les services de messagerie mais pourtant les candidats ne semblent pas se bousculer. S'il y a de l'argent à gagner, pourquoi l'industrie de l'autocar ne s'y intéresse pas?

**M. Langis:** Nous nous y intéressons très fort. On ne peut pas vraiment comparer ce marché à celui d'UPS, de Federal Express ou des autres grosses compagnies de transport de colis. Au Canada, les services de transport de colis rapportent à l'industrie de l'autocar bon an mal an 110 ou 120 millions de dollars. C'est une activité qui nous intéresse beaucoup. De fait, ici au Québec, nous sommes en train de réorganiser le système de manière à occuper une place beaucoup plus grosse sur le marché au cours des prochaines années.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce que vous avez un budget de promotion?

**Mr. Langis:** In the past few years the system has not been advertised very strongly, mainly because most of the transportation companies or the motorcoach companies have been concentrating on the infusion of cash to substantially improve substantially the transportation of passengers.

At this point in time, there is a reorganization of the parcel services, which have never gone down anyway, in order to attract a bigger portion of the market.

**Mr. Crow:** Senator Callbeck, may I add, I think it started in Alberta when Greyhound developed trailers to run behind the motorcoaches with the specific purpose of transporting parcels. That has expanded through the West and now we have those trailers in Ontario. It is a growing market and they are adapting to that growing market by putting on trailers and making it convenient. They do not affect passenger transportation and they make it easy to haul parcels. It is growing, and we are adapting.

**Mr. Langis:** Currently, we are finalizing our discussions with Transport Quebec in order to be able to use the trailers in this province, so that we can go from Western Canada to the Maritimes with the trailers, and that will help us to increase our market.

[Translation]

**Mr. Romain Girard, Executive Vice-President, Quebec Bus Owners Association:** Two aspects must be added for Parbus or courier service. Bus transport is handicapped by pickup and delivery service. We cannot offer this service in town unless there is an additional supplier at the origin and destination to take care of pickup and delivery; this limits our competitiveness in this market.

Moreover, it is quite easy to imagine bus services with packages in the baggage hold travelling between two large cities. We drop off the passengers, and then look after the packages. But in a large corridor with 40 villages, we will stop in each village, open the baggage hold, make the passengers wait and drop off the parcels. And our driver will close the baggage hold, put on his jacket, and get back behind the wheel. It sends a bad message to passengers in some circumstances, but it is necessary to ensure the industry makes a profit.

**Senator Biron:** In recommendation 9 on taxation, you propose introducing a fuel tax rebate for intercity bus service similar to the current practice in the United States. Would a fuel tax rebate like that for all companies not result in companies in more profitable areas seeing their costs decrease? Would it not be better to provide subsidies in rural areas?

**Mr. Langis:** Not if the same transportation company provides service in the busier corridors and the rural region. It is first and foremost a tax incentive for the transportation company. Bear in mind that this recommendation was also made based on discussions in Kyoto.

**M. Langis:** Jusqu'à présent, ce n'était pas une priorité, car la majorité des compagnies de transport ou des compagnies d'autocar faisaient porter la plus grande partie de leurs efforts d'investissement sur l'amélioration des services de transport de passagers.

Nous réorganisons actuellement les services de messagerie, qui n'ont jamais été négligés, pour conquérir une plus grosse partie du marché.

**M. Crow:** Sénateur Callbeck, je me permettrais d'ajouter qu'à mon avis tout a commencé en Alberta quand Greyhound a décidé d'accrocher des remorques à ses autocars dans le but spécifique de transporter des colis. Depuis, cette initiative a fini par gagner l'Ontario. C'est un marché en pleine croissance et ils s'adaptent à ce marché en accrochant des remorques pour que cela ne dérange personne. Cela ne dérange pas le service de passagers et c'est plus facile pour transporter les colis. C'est un marché en pleine croissance et nous nous adaptons.

**M. Langis:** Nous sommes en train d'achever nos discussions avec Transports Québec pour pouvoir utiliser ces remorques au Québec, si bien que ces remorques pourront être accrochées aux autocars depuis l'Ouest jusqu'aux Maritimes, ce qui nous aidera à augmenter notre part de marché.

[Français]

**M. Romain Girard, vice-président exécutif, Association des propriétaires d'autobus du Québec:** Sur le volet du Parbus ou de la messagerie, deux éléments doivent être ajoutés. Le transport par autobus est handicapé par les services de cueillette et de livraison. En ville on ne peut offrir ce service à moins d'avoir un fournisseur supplémentaire qui s'ajoute à l'origine et à la destination pour faire la cueillette et la livraison; ce qui limite notre compétitivité dans ce marché, d'une part.

D'autre part, on imagine assez bien, entre deux grandes villes, un autobus ayant des colis dans les bagages et on va d'une à l'autre. On fait descendre les passagers, ensuite on s'occupe des colis. Mais, sur un grand corridor où il y a quarante villages, dans chaque village on ouvre le coffre à bagages et on fait attendre les passagers et on transige des colis. Et, notre chauffeur referme son coffre. Il remet son veston, il revient au volant. C'est un mauvais message pour le passager dans certaines situations, mais c'est nécessaire pour assurer la rentabilité de l'industrie, par ailleurs.

**Le sénateur Biron:** Concernant la recommandation 9 sur la fiscalité, vous proposez d'introduire une remise de taxes sur le carburant, pour les services du transport interurbain par autocar, analogue à la pratique actuellement en vigueur aux États-Unis. Est-ce que cette remise de taxes pour toutes les compagnies ne ferait pas en sorte que les compagnies dans les endroits les plus profitables, pourraient avoir une diminution de leurs coûts? Dans les milieux ruraux, ne serait-il pas mieux de donner une subvention?

**M. Langis:** Pas si c'est le même transporteur qui offre le service dans les couloirs les plus achalandés et la région rurale. C'est d'abord un incitatif fiscal pour le transporteur. Il ne faut pas oublier que cette recommandation est aussi faite en fonction des discussions de Kyoto.



If we have to reduce our greenhouse gas emissions, buses are a very efficient and clean mode of transportation in comparison with all other modes of public transportation, including the train and the plane. Our pollution levels are much lower than they are for the other means of public transportation. What is more, each bus trip makes it possible to substantially reduce the number of cars on our roads that pollute the air we breathe.

This recommendation was made first and foremost to include buses as a way of reducing our greenhouse gas emissions in the busiest corridors. Moreover, by allowing this tax incentive, we also allow bus transportation companies to maintain lower public transportation service costs, by taking into account the fact that there is a rebate.

Obviously, this type of system has some give and take. That is quite understandable. However, a tax regime that would allow us to recover a portion of the taxes on fuel would be a positive initiative and would encourage the use of public transportation. It would allow carriers to invest much more quickly in their fleet of vehicles and to offer better service and a better level of comfort to passengers who would then be more inclined to use the system.

**Mr. Girard:** The public transportation tax credit or gasoline tax rebate was brought in 17 years ago in Quebec. The urban carriers buys his gasoline at the regular price for city bus service, paratransit services throughout the region and intercity public transportation. At year's end, the carrier calculates the overall number of kilometres travelled while providing public transportation services in Quebec and receives a gasoline tax rebate.

The amount of the rebate varies, depending on whether the gasoline was purchased in a regional or urban area, given that taxes vary across the province. The tax rate is different in peripheral or northern regions and in the heart of the provinces where the major highways are located. The rebate was introduced as a means of promoting public transportation and to offset major fluctuations in gasoline prices in the early 1980s.

My second comment relates to a question raised following an earlier presentation. The question concerned the method used to set rates. In Quebec, carriers propose fares to the Quebec Transport Commission. The Commission examines these proposed fares and checks to see if the carrier is entitled to the gasoline tax rebate. It can also examine the carrier's financial statements to see if it is operating at a profit or at a loss. The Commission then rules on the proposed fares, taking into account the amount of the fuel tax rebate.

**Senator Biron:** What is the price of a bus ticket from Val-d'Or to Montreal?

Si on doit réduire nos émissions de gaz à effet de serre, l'autobus est un mode de transport extrêmement efficace et propre par rapport à tous les autres modes de transport en commun, incluant le train et l'avion. Nous sommes plusieurs fois moins polluants que ces autres modes de transport en commun. Et, chaque autobus qui quitte permet de réduire de façon substantielle le nombre de voitures sur nos routes qui polluent l'air qui nous entoure.

Cette recommandation a été fixée pour d'abord mettre à contribution l'autobus comme un moyen de réduire nos émissions de gaz à effet de serre sur les couloirs les plus achalandés. Mais, d'autre part, en permettant cet incitatif fiscal, on permet aussi aux entreprises de transport par autobus de maintenir des coûts d'accessibilité au service de transport en commun plus bas, en tenant compte du fait qu'il y a un retour.

Évidemment, il y a un jeu de donnant-donnant dans un tel système. On le comprend très bien. Mais, on pense qu'un régime fiscal nous permettant de récupérer une partie des taxes sur les carburants serait une façon de donner un coup de main et d'encourager l'utilisation du transport en commun. Cela permettrait aux transporteurs d'investir d'une façon beaucoup plus rapide dans leur parc de véhicules et d'offrir des services plus adéquats et confortables aux passagers qui, à ce moment, seraient davantage intéressés à utiliser le système.

**M. Girard:** Cette aide au transport en commun par un crédit de taxes ou par un remboursement de taxes sur le carburant, est en vigueur au Québec depuis 17 ans, déjà. Le transporteur urbain achète son carburant au prix régulier pour les services en ville, le transport en commun adapté, les services en minibus donnés aux personnes handicapées sur tout le territoire, et le transport en commun interurbain. Et, en fin d'année, il fait la preuve du kilométrage réalisé sur les services de transport en commun au Québec, et il reçoit un remboursement de surtaxe sur le carburant.

Ce remboursement varie selon que le carburant a été acheté en région ou au centre puisque ces surtaxes varient sur le territoire du Québec. Elles ne sont pas de même niveau en périphérie, dans le Nord ou dans le cœur de l'axe autoroutier, si l'on veut. Ceci a été mis en place à la faveur des fluctuations importantes du prix du carburant au début des années 1980 afin d'aider le transport collectif.

Le deuxième point que j'aimerais soulever à trait à une question posée lors de la présentation précédente sur la méthode utilisée pour fixer les tarifs. Au Québec, les tarifs sont proposés par le transporteur à la Commission des transports du Québec. La Commission examine les tarifs proposés et si le transporteur a eu droit au remboursement de cette taxe sur le carburant. La Commission peut examiner les états financiers du transporteur pour voir s'il est rentable ou déficitaire sur le service. Et, la Commission rend une décision de fixation des tarifs. Cette fixation des tarifs est faite par l'instance de la Commission des transports du Québec et tient compte de ce remboursement de surtaxe sur le carburant.

**Le sénateur Biron:** Quel est le coût d'un billet d'autocar de Val-d'Or à Montréal?

**Mr. Girard:** The price of a ticket to travel from Val-d'Or to Montreal is \$60, not including two different taxes. The round-trip fare is double that amount, less a 25 per cent discount. As the representatives of Intercar explained to you this morning, students, seniors and charters are also eligible for rebates. A round-trip ticket from Abitibi to Montreal costs around \$100, if a person makes the trip within the same week.

**Senator Biron:** Do you have any idea of what the fare might be to travel from Montreal to Toronto?

**Mr. Langis:** I believe the fare is currently \$85.

**Senator Biron:** For a round-trip ticket?

**Mr. Langis:** No. If my memory serves me correctly, the round-trip fare is either \$113 or \$123. The one-way fare may be a little lower, somewhere around \$70 or \$71. When a passenger purchases a return ticket, and undertakes to travel within a certain time frame, a discounted fare is available. Certain economies of scale then come into play. Unfortunately, such a broad range of fares applies that it is difficult to recall every single one.

**Senator Biron:** I simply wanted to get some idea of the fares. It works out to around the same price per kilometre.

**Mr. Girard:** Exactly.

[English]

**Senator Oliver:** Are there special discounts, as well, for seniors and for the disabled, on top of that discount?

**Mr. Langis:** At all times on the network across Canada you will find special fares for students, seniors and disabled persons. In Quebec, and I do not know if this applies to other provinces, usually a disabled person or a mobility impaired person can travel with "une personne qui l'accompagne," a companion, and the companion travels free. The mobility impaired person would pay the regular fare. It is two persons for the price of one.

**Mr. Crow:** Some companies offer a 10-ticket pass. It is more of a commuter ticket system, so that, if you are travelling a number of times in a week or a month, you can benefit from that discount.

[Translation]

**Senator LaPierre:** When you state that ridership has not declined, that may in fact be true if we consider the all of the various components of your industry. Has the level of service on intercity routes declined or increased?

**Mr. Langis:** There is quite a history behind all of this. Moreover, it is difficult for us to paint you a perfect picture because the definition of intercity or schedule bus transportation

**M. Girard:** Le prix du billet est de 60 \$, plus les deux taxes, entre Val-d'Or et Montréal. Lorsque c'est un aller-retour, c'est le double moins un rabais de 25 p. 100. Et, comme les représentants de Intercar vous l'expliquaient ce matin, il y a aussi des rabais pour les étudiants, pour l'âge d'or, et les excursions. L'ensemble de ces rabais sont applicables. Un déplacement de l'Abitibi à Montréal, en aller-retour, si le voyage se fait dans une même semaine, peut coûter autour de 100 \$.

**Le sénateur Biron:** Et, le prix entre Montréal et Toronto est de combien, avez-vous une idée?

**M. Langis:** Approximativement, 85 \$ en ce moment.

**Le sénateur Biron:** Aller-retour?

**M. Langis:** Non, aller-retour, si ma mémoire est bonne, c'est 113 \$ ou 123 \$. L'aller simple risque d'être un peu moins, le tarif doit être autour de 70 \$ ou 71 \$. Lorsque qu'un passager achète un billet aller-retour et ce à l'intérieur d'une certaine période de temps, comme on s'assure du retour d'un même passager, un certain rabais est offert à l'achat du billet. Donc, il y a une économie d'échelle qui est mise en place à ce moment. Malheureusement, on a tellement de grandes listes tarifaires qu'il est difficile de se souvenir de chacun d'eux.

**Le sénateur Biron:** C'était seulement pour avoir une idée. Le prix au kilomètre revient à peu près à la même chose.

**M. Girard:** Oui, exactement.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Est-ce qu'il y a aussi des réductions spéciales pour les personnes âgées ou pour les handicapés en plus de ce tarif spécial?

**M. Langis:** Sur le réseau canadien, il y a tout le temps des tarifs spéciaux pour les étudiants, les personnes âgées et les handicapés. Au Québec, et je ne sais si cela s'applique dans les autres provinces, généralement une personne handicapée ou une personne qui a des difficultés de locomotion peut voyager avec une personne qui l'accompagne, un accompagnateur ou une accompagnatrice qui voyage gratuitement. La personne qui a des difficultés de locomotion paie le tarif normal, ce qui fait deux places pour le prix d'une.

**M. Crow:** Certaines compagnies offrent des cartes d'abonnement valables pour 10 déplacements. Cela ressemble plus ou moins à une carte hebdomadaire ou à une carte mensuelle qui permet de bénéficier d'un tarif plus avantageux en fonction du nombre de déplacements.

[Français]

**Le sénateur LaPierre:** Quand vous dites qu'il n'y a pas eu de déclin dans l'utilisation, c'est peut-être vrai au sujet de toutes les différentes parties de l'industrie que vous administrez, vous mettez tout cela ensemble. Y-a-t-il eu une baisse ou une hausse du service interurbain, de ville à ville?

**M. Langis:** Je vous dirais qu'il y a tout un historique là-dessus. Et, il est difficile pour nous de vous montrer un tableau parfait parce que la définition du transport interurbain ou cédulé a



has radically changed over time. The procedure for collating information has changed so much over the years that it is no longer possible today to compare apples with apples.

However, to answer your question in the simplest possible terms, I would have to agree that over long-haul routes, that is distances of 400 or 500 kilometres, bus ridership has declined, with passengers shifting to air travel as their preferred mode of transportation, for reasons that are well known, such as speed.

Ridership on shorter intercity routes has definitely increased. We have the figures to prove it. Over the past five years, my company has seen ridership increase anywhere from 27 per cent to 30 per cent.

**Senator LaPierre:** Have your associations done a study comparing the state of the industry in those provinces where bus transportation services have been deregulated. I believe this is the case in five provinces.

**Mr. Langis:** We have provided you with that information.

**Senator LaPierre:** Mr. Girard, you receive a fuel tax rebate. Is that correct?

**Mr. Girard:** Correct.

**Senator LaPierre:** You use this rebate to do what the carrier operating on the Val-d'Or-Montreal route does, that is you rely on overall profits to provide service to all of the smaller regions that are presently under served. Miracle of miracles! All that remains for us to do is fold up our tent and slip quietly away. The problem is resolved.

Profits generated on the lucrative Val-d'Or-Montreal route are used to help the other four municipalities. Is that not correct? The members of your association do the same thing across the province because they receive substantial fuel tax rebates. The government gives them the gift of a rebate and they return the favour.

**Mr. Girard:** I am not interested in going there. I do not consider the rebate to be a significant gift. It represents anywhere from 7 per cent to 10 per cent of fuel costs. This is not a significant amount as such. It might help to bring about a modal shift from automobile to bus use, but it does not represent a significant sum in and of itself.

Moreover, the Quebec Transport Commission takes this rebate into account when it approves the fares charged by carriers. The amount of the rebate is listed in the company's financial statements.

The kind of cross-subsidization you spoke of, which also applies to some extent to Intercar and Autobus Maheu, is the result of a lengthy process. It is a function of the Commission's will upon examining the service provided and fares charged, as well as a function of the will of the carrier to use the revenues

tellement changé avec le temps. La façon dont on a colligé l'information a tellement varié dans le temps qu'on n'est pas capable, aujourd'hui, de comparer des pommes avec des pommes.

Toutefois pour répondre simplement à votre question, je vous dirais que je suis d'accord que le transport longue distance, de 400 ou 500 kilomètres, l'autobus a perdu des passagers au profit de l'avion, et ce pour les raisons qu'on connaît, entre autres la rapidité de l'avion qui fait en sorte que les gens préfèrent utiliser ce mode de transport.

Le mode de transport interurbain à plus courte distance a définitivement crû. On pourrait vous fournir des données là-dessus. Au sein de ma propre entreprise, nous avons eu, au cours des cinq dernières années, des augmentations qui varient de 27 à 30 p. 100.

**Le sénateur LaPierre:** Vos associations ont-elles fait une étude comparant les provinces où les transport par autocar est déréglementé? Je crois que cinq provinces sont déréglementées.

**M. Langis:** Selon l'information qu'on vous a fournie.

**Le sénateur LaPierre:** Monsieur Girard, vous recevez un rabais sur les taxes du pétrole?

**M. Girard:** Oui.

**Le sénateur LaPierre:** Et, vous vous servez de ce rabais pour pouvoir faire ce que l'opérateur qui va de Val-d'Or à Montréal fait, en vous servant de ces profits globaux pour pouvoir desservir toutes les petites régions qui ne le sont pas présentement. Le miracle s'est produit! On n'a seulement qu'à fermer notre tente, nous, puis s'en aller; c'est réglé.

Entre Val-d'Or et Montréal les profits réalisés sur cette route payante servent à aider les quatre autres municipalités, n'est-ce pas? Les membres de votre association font cela à la grandeur de la province de Québec parce qu'ils sont bénéficiaires des rabais importants sur le prix du pétrole, les taxes du pétrole. On vous donne un cadeau et vous nous faites un cadeau.

**M. Girard:** Ici, on ne parlera pas d'ouverture de porte dans laquelle je suis intéressé à aller comme notre prédécesseur l'a mentionné. Ce n'est pas un cadeau important. Ce rabais ou ce remboursement de surtaxes représente environ de 7 p. 100 à 10 p. 100 du coût du carburant. Alors, ce n'est pas important en soi, c'est une portion significative pour essayer d'influencer le transfert modal de l'automobile à l'autobus, mais ce n'est pas important en soi.

Ce rabais, par ailleurs, est considéré par la Commission des Transports du Québec lorsqu'elle autorise le tarif que le transporteur va charger à son client. La Commission doit en tenir compte. Ce rabais fait partie des états financiers de l'entreprise.

Cet exemple d'interfinancement que vous utilisez, qui est un peu le même que celui de Intercar ou qui était celui d'Autobus Maheu, est harmonieux et c'est le résultat d'un très long processus. Cet interfinancement est à la fois la volonté de la Commission lorsqu'elle examine le service offert et les tarifs qui

generates to support other, less profitable sectors of the industry. Would you not agree that it depends on the will of industry stakeholders?

Let me tell you a little bit about my members and this will give you some idea of the busing industry, at least in Quebec. The Quebec Bus Owners Association has a total membership of 231 carriers. Of this total, 160 members operate a busing company. Between 28 and 30 carriers provide intercity or urban busing service. In Rouyn-Noranda or Rivière-du-Loup, or between Chicoutimi and Quebec, the other carriers operate school buses or contract out paratransit services to other agencies.

Nearly 80 per cent of APAQ member carriers provide more than one kind of transportation service and operate in more than one region or network. Carriers have succeeded in consolidating services provided to school boards and municipalities as well as to the public. They have succeeded because they offer a range of services and have maximized fleet usage. That just about sums it up.

Getting back to a question raised earlier about the creation of a monopoly or about the fact that several carriers may be owned by the same individual, all I can say is that under Quebec safety legislation, all companies must be registered with the Quebec Transport Commission in the Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, or the register of heavy vehicle owners and operators.

This register contains the names of 2,200 bus or mini-bus owners and operators. It is not as if eight companies held a monopoly over the industry. A number of carriers offer a wide range of services within a given area. If the network is restricted, fewer carriers are able to provide services.

**Senator LaPierre:** Mr. Gervais, is Motor Coach Canada a carrier or an association?

**Mr. Roger Gervais, President, Motor Coach Canada Inc.:** It is an association representing bus owners and tour operators across Canada. Our association has approximately 350 active members.

**Senator LaPierre:** Do you also represent charter operators?

**Mr. Gervais:** We represent some charter operators as well as intercity bus operators. Some members of our association are tour operators. They do not necessarily own the buses, but rather sell tour packages which include bus transportation, meals and accommodation.

seront offerts, mais elle est aussi la volonté du transporteur de bien vouloir prendre des revenus et d'en faire bénéficier les secteurs qui sont moins rentables. C'est la décision du système, n'est-ce pas?

Je vais vous donner un portrait de ce que sont mes membres et cela va vous donner un portrait de ce qu'est le transport par autobus, au Québec, à tout le moins. J'ai 231 entreprises de transport par autobus membres de la PAQ; 160 d'entre elles exploitent des autocars. Vingt-huit ou trente d'entre elles exploitent des autocars de transport en commun interurbain ou de transport en commun urbain. Dans Rouyn-Noranda ou dans Rivière-du-Loup ou entre Chicoutimi et Québec, les autres au-delà de mes 160, en fait, ce sont des transports qui ne peuvent être que des transporteurs d'écoliers ou des transports adaptés, des services à contrat avec des organismes.

Près de 80 p. 100 de mes entreprises membres font plus qu'un type de transport et elles ont une présence sur un territoire ou dans un réseau. Les entreprises ont réussi à consolider leur offre de service à des clients des commissions scolaires, à des clients des municipalités ou à des clients du domaine public comme dans le transport en commun. Elles ont réussi à le consolider parce qu'elles ont réuni plusieurs produits. Elles ont optimisé l'usage de leur garage. C'est un peu comme cela qu'on peut les décrire.

Pour revenir à une question qui a été soulevée tout à l'heure sur la création d'un monopole ou le fait que plusieurs compagnies peuvent appartenir à un même propriétaire, je donne simplement comme information qu'au Québec dans le cadre des lois sur la sécurité, nos entreprises doivent toutes être inscrites à un fichier des entreprises, qui s'appelle le Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, à la Commission des transports du Québec.

Ce registre contient 2 200 propriétaires et exploitants d'autobus ou de minibus. Ce n'est pas un marché exploité par huit entreprises qui ont le monopole. C'est un ensemble d'appels d'offres à la population extrêmement multiples, extrêmement divers et présentes un peu partout sur le territoire de diverses manières. Et, quand on le réduit à un réseau, on perd, effectivement, la densité de cette offre.

**Le sénateur LaPierre:** Monsieur Gervais, le Motor Coach Canada, c'est une compagnie ou une association?

**M. Roger Gervais, président, Motor Coach Canada inc.:** C'est une association qui représente des propriétaires d'autocars et des Tours opérateurs à travers le pays. Nous avons environ 350 membres actifs dans notre association.

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce des autocars nolisés?

**M. Gervais:** Ce sont des propriétaires, oui, comme vous dites, nolisés, et il y a aussi les intercitys. On a aussi dans notre association ce qu'on appelle des «Tours Operators» qui font autre chose. Ce n'est pas nécessairement des propriétaires d'autocars, mais ils vendent des forfaits qui incluent le transport en autocar, les repas au restaurant et le gîte dans les hôtels.



[English]

**Senator LaPierre:** Do you get this rebate on the gasoline tax in Ontario?

**Mr. Crow:** Absolutely not.

[Translation]

**Senator Biron:** Are all fares charged by Quebec carriers set by the commission?

**Mr. Girard:** All carriers providing busing provided under license, whether an intercity transport license, urban license, airport license or charter license are required to submit their proposed fare schedule to the commission for review and authorization.

**Senator Biron:** The commission approves fares after reviewing the carrier's financial statements. Are these fares based on the carrier's assets available to the public or on the return on shareholders' equity?

**Mr. Girard:** In the charter busing industry, the process of applying for fares is fairly open. All the commission does is ensure that the fare spread serves the public interest.

As far as intercity busing services are concerned, the process of applying to the commission is much more stringent. Proposed discounts must be taken into account. If, after reviewing the proposed fare schedule, the commission finds the proposed fares too high and detrimental to the travelling public, it can impose new fares on the carrier. It does not resort to this course of action very often because it has the authority to review the carrier's financial statements. The risk to the carrier is therefore quite low.

If the commission does determine that the proposed fare schedule is unreasonable, it can ask to look at the carrier's financial statements and projections in order to ascertain if the carriers is profiting unduly from its license. If it finds that it is, the Commission can take corrective action.

**Mr. Langis:** The Transport Commission considers a carrier's revenue per kilometre based on the proposed fare.

As Mr. Girard just explained to you, if the commission determines that the carrier's pricing practices are abusive, or if, for example, the cost of living has increased on average by 1.8 per cent over the past three years, while the transportation price index has risen by about the same amount, whereas a carrier is applying for a 15 per cent fare increase, there is no doubt that the commission, acting like a good watchdog, will ask some questions and will most likely not approve this kind of fare increase in order to safeguard the public interest.

[English]

**Senator Jaffer:** I come from a country where there are buses and mini-vans, and those are not regulated. However, that is another question. Why can you not have two modes of

[Traduction]

**Le sénateur LaPierre:** Est-ce que vous bénéficiez de cette réduction de la taxe sur les carburants en Ontario?

**M. Crow:** Absolument pas.

[Français]

**Le sénateur Biron:** Est-ce que tous les tarifs des transporteurs au Québec sont fixés par la commission?

**M. Girard:** Tous les services de transport par autobus donnés en vertu de permis, permis de transport interurbain, permis urbain, permis aéroportuaire et permis nolisé sont obligatoirement soumis à la commission sur la base de grilles proposées par le transporteur, examinées et autorisées par la Commission ou corrigées par la commission.

**Le sénateur Biron:** Les tarifs accordés par la commission, le sont suivant les états financiers, est-ce que ces tarifs sont basés sur les actifs mis à la disposition du public et/ou sur le rendement sur l'avoir des actionnaires?

**M. Girard:** Dans le transport nolisé, le dépôt de tarifs sont relativement ouverts. On les appelle «en fourchette». La commission ne fait que s'assurer que ce sont des fourchettes raisonnables dans l'intérêt du public.

Dans le transport interurbain, ils sont déposés avec exactitude, y incluant les rabais proposés. Et si la commission, après un examen de la table proposée, considère qu'il y a abus et que c'est trop cher pour l'intérêt du public utilisateur, elle peut imposer d'autres tarifs que ceux suggérés. Elle le fait relativement peu puisqu'elle a le pouvoir d'examiner les états financiers. Les transports s'exposent peu à ce risque.

Si la commission juge que ces tarifs sont exorbitants, elle exige les états financiers et les analyses sur la base de savoir si l'entreprise tire actuellement un avantage indu des permis qui lui sont confiés. Si la commission considère que ce transporteur abuse de la situation, elle peut la corriger.

**M. Langis:** La base sur laquelle la Commission des transports va fonctionner va être surtout sur un revenu par kilomètre qui est demandé par le transporteur en fonction du dépôt de tarif qu'il fait.

Et, comme monsieur Girard vient de l'expliquer, si elle juge qu'il y a abus, par exemple, si l'augmentation du coût de la vie a été en moyenne de 1,8 p. 100 au cours des trois dernières années et que l'indice des prix au transport a été à peu près similaire et qu'un transporteur dépose une augmentation tarifaire de l'ordre de 15 p. 100, assurément la commission, en bon chien de garde, va poser des questions et fort probablement ne pas permettre une telle augmentation dans le but de protéger l'intérêt public.

[Traduction]

**Le sénateur Jaffer:** Je viens d'un pays où il y a des autocars et des minibus, et il n'y a pas de réglementation. Quoi qu'il en soit, c'est une autre histoire. Pourquoi ne pouvez-vous pas avoir deux

transportation? Why can you not run a big bus for the frequently used routes and mini-vans for the routes that are not so often used? Do you have that?

**Mr. Langis:** We do have that. There are many examples of carriers running smaller pieces of equipment to operate routes which are much less densely populated and which do not necessarily require a bigger piece of equipment. That being said, the type of motorcoaches that we use can be used for many years. We can easily use these coaches for 10 or 12 years by maintaining them and we will continue to have good results with them.

The problem with smaller equipment is that if you put a certain mileage on it on a yearly basis, after three or four years maximum, you will have to change the equipment. There are not necessarily gains to be made by having smaller pieces of equipment.

To answer your question directly, it is being done. Many carriers are using smaller units to provide their services.

**Mr. Crow:** As Mr. Langis said, in one of our recommendations to you, we would like the government to implement the definition of a bus. We think it is appropriate that a bus be defined. Does it matter to the consumer that much whether it's a motorcoach, a 35-passenger coach, a 47-passenger coach or 21-passenger coach? What is a bus? We should have that definition, especially for the clarification of safety regulations. We strongly urge you to accept that recommendation.

Another concern relates to the issue of fairness. There are vans operating this day between Montreal and Toronto, and Montreal and Ottawa, and Ottawa and Toronto that are outside the purview of any government. They have shaded windows so you cannot see how many passengers are inside. There are no markings on them. Some bus regulations define a bus as a vehicle with 10 passengers or more for safety reasons. If those passengers are not being transported for compensation, there is no requirement for any safety standards.

In the van accident you have all heard about, there was a number of people who spoke different languages. However, when they were asked if they had paid, they all said, "Oh, no. We're all brothers and sisters. We're all the same family going to Montreal." They did not even know each other's names, yet they were family.

There are ways that they get around the rules, senator, and we are rather concerned about that. If a "bus" is defined, and if fair, consistent enforcement is applied, then we will satisfy the consumer need from a safety point of view. We will satisfy the needs of the consumer.

**Senator Jaffer:** Where do you see the increase? What if what you are asking for happens and the vision is met, who do you think will use the bus more often?

**Mr. Langis:** Do you want four answers?

modes de transport? Pourquoi ne pas mettre de gros autocars sur les itinéraires les plus fréquentés et des minibus pour ceux qui le sont moins? Est-ce que vous le faites?

**M. Langis:** Nous le faisons. Il y a beaucoup d'exemples de transporteurs qui mettent sur la route de plus petits véhicules pour les itinéraires qui sont moins fréquentés et pour lesquels de plus gros véhicules ne sont pas nécessaires. Cela dit, le type d'autocars que nous utilisons peut être utilisé pendant des années. Ces autocars peuvent facilement durer 10 ou 12 ans en les entretenant correctement sans qu'il y ait aucune raison de s'en plaindre.

Le problème des véhicules plus petits c'est que si vous leur faites parcourir un certain nombre de kilomètres par an, après trois ou quatre ans au maximum, il faut les changer. Utiliser des véhicules plus petits n'est donc pas forcément un avantage.

Mais pour répondre directement à votre question, cela se fait. Beaucoup de transporteurs utilisent des véhicules plus petits pour ce genre de services.

**M. Crow:** Comme M. Langis vient de le dire, dans une de nos recommandations, nous disons que nous aimerions que le gouvernement donne une définition d'autocar. À notre avis, il importe de définir ce qu'on entend par autocar. Importe-t-il au consommateur que ce soit un autocar interurbain, un autocar de 35 places, un autocar de 47 places ou un autocar de 21 places? Qu'est-ce qu'un autocar? Il faudrait qu'il y ait une définition, surtout pour l'application des règles de sécurité. Nous vous demandons d'appuyer cette recommandation.

Il y a un autre problème au niveau de l'équité. Il y a des minibus qui font régulièrement le trajet entre Montréal et Toronto, Montréal et Ottawa et Ottawa et Toronto qui ne sont contrôlés par aucun gouvernement. Leurs vitres sont teintées pour qu'on ne voie pas combien il y a de passagers. Ils sont banalisés. Selon certains règlements, un autocar est défini comme un véhicule transportant un minimum de 10 passagers pour des raisons de sécurité. Si ces passagers ne sont pas transportés contre rémunération, les normes de sécurité ne s'appliquent pas.

Dans le minibus qui a eu un accident dont vous avez entendu parler, il y avait un certain nombre de gens qui parlaient plusieurs langues différentes. Cependant, quand on leur a demandé s'ils avaient payé, ils ont tous répondu: «Oh, non. Nous sommes tous frères et soeurs. Nous sommes tous de la même famille et nous allons à Montréal». Ils ne connaissaient même pas le nom des autres et pourtant ils disaient être de la même famille.

Ils trouvent toujours le moyen de tourner les règles, madame le sénateur, et cela est plutôt perturbant. Si autocar correspond à une définition et si les règles et les règlements sont appliqués de manière juste et constante du point de vue de la sécurité, le consommateur n'aura plus de souci à se faire. Les besoins du consommateur seront satisfaits.

**Le sénateur Jaffer:** Où trouverez-vous de nouveaux clients? Si ce que vous demandez se matérialise, qui d'après vous prendra plus souvent l'autocar?

**M. Langis:** Vous voulez quatre réponses?



**The Chairman:** Chacun son tour.

**Mr. Crow:** I believe we have to “exploit” a number of markets, and I use that word in a positive sense. As an industry, we have neglected or let transit take over the commuter market. We could do a lot there. Urban transit thinking seems to be: “Let’s jam as many people into a vehicle as we can and move them to a downtown area.” We would like the opportunity to motivate people to get out of their cars and into a commuter service, rather than force them. Transit seems to want to force people out of cars and into public transportation.

We believe in the commuter market. We can grow that significantly by showing on board a television show such as *Canada A.M.* or a news channel, and entertain passengers while they are travelling to downtown Montreal, Quebec or Toronto. We would like to be able to allow people to have a coffee and an orange juice on the way to work in the morning, but the transit authorities say that passengers cannot eat on our buses.

We think there’s a market that we could grow to the benefit of the public. We believe there is a business market that we can better attract, given the opportunity to compete fairly. There are too many incidents where we have to compete against subsidized government entities, and we cannot offer those services.

I will give you an example, if I might. A few years ago nobody would take a bus to a theatre. I will use the example of *The Phantom of the Opera*. It cost about \$100 for a ticket to go to the theatre, but nobody would go by bus. That market was developed and it has grown significantly. In one month alone there were 630 motorcoach arrivals at *The Phantom of the Opera*. That clientele was not the traditional bus clientele. That was clientele that could afford a \$100 theatre ticket, a \$250 hotel room, and a \$70 dinner.

We grew that market. If we have the opportunity, we will expand that even more. We believe there is a tremendous potential for growth in a number of those markets. Others may want to add more, so I do not want to monopolize the conversation.

[Translation]

**Mr. Langis:** If we consider the reversal of the age pyramid, we see how baby boomers are nearing retirement. These individuals have more disposal income than previous generations and they will want to continue having fun and possibly keep travelling in groups.

To answer a question that was asked of several witnesses, I for one believe that these very same baby boomers, after living and working in large urban centres, will probably want to travel back to the region where they grew up, be it the Abitibi, the Gaspé or

**La présidente:** Chacun son tour.

**M. Crow:** Je crois qu’il y a un certain nombre de marchés à exploiter et j’utilise ce terme dans son sens positif. Notre industrie a négligé le marché du service de transport des banlieusards. Nous pourrions faire beaucoup mieux. La philosophie des responsables du transport urbain semble être: «Entassons le maximum de passagers par véhicule pour les transporter au centre-ville». Nous aimerions trouver les motifs incitant les gens à ne pas utiliser leurs propres véhicules et à choisir les transports en commun plutôt que de les y obliger. Généralement les responsables semblent vouloir obliger les gens à ne pas utiliser leurs voitures et à utiliser à la place les transports publics.

Nous croyons à ce marché. Nous pourrions attirer un plus grand nombre de passagers en diffusant sur des écrans de télévision des émissions comme *Canada A.M.* ou les émissions d’une chaîne d’information pendant le trajet jusqu’au centre-ville de Montréal, de Québec ou de Toronto. Nous aimerions pouvoir permettre aux gens de prendre un café et un jus d’orange pendant le trajet pour se rendre à leur travail le matin, mais les responsables des transports en commun interdisent à nos passagers de manger dans nos autocars.

Il y a un marché à saisir dont tout le monde profiterait. Il y a un marché que nous pouvons conquérir si on nous en laisse les moyens. Chaque fois que nous devons rivaliser avec des services subventionnés par les gouvernements, nous sommes sûrs de perdre.

Je vais vous donner un exemple, si vous le permettez. Il y a quelques années, personne ne prenait l’autocar pour aller au théâtre. Je vais citer l’exemple du *Fantôme de l’opéra*. Il en coûtait environ 100 dollars le billet pour aller voir le spectacle, mais personne n’y allait par autocar. Ce marché s’est développé et a connu une croissance importante depuis. Rien qu’en un mois, il arrivait 630 autocars au *Fantôme de l’opéra*. Cette clientèle n’était pas la clientèle traditionnelle des autocars. C’était une clientèle qui pouvait se permettre un billet de théâtre de 100 dollars, une chambre d’hôtel à 250 dollars et un dîner en ville à 70 dollars.

Nous avons exploité ce créneau. Si nous en avons le loisir, nous l’exploiterons encore plus. Nous croyons qu’un certain nombre de ces créneaux présentent un potentiel de croissance énorme. Mes collègues voudront peut-être ajouter quelque chose, je ne veux pas monopoliser la conversation.

[Français]

**M. Langis:** Si on regarde seulement le renversement de la pyramide d’âges, nos babyboomers sont sur le point de prendre leur retraite. Ce sont des gens qui, d’une part, ont beaucoup plus de ressources financières disponibles que les générations précédentes, il vont vouloir continuer d’avoir du plaisir et fort possiblement continuer de se déplacer en groupe.

D’autre part, pour répondre à une question qui a été posée à quelques intervenants, je suis de ceux qui croient que ces mêmes babyboomers vont probablement avoir le goût de retourner dans leur région d’origine, que ce soit l’Abitibi ou la Gaspésie ou

some other region of Canada. They will most certainly want to return home for a vacation, which will put increased pressure on transportation services.

This reversal of the age pyramid will impact the transportation industry as well as the make-up of tour packages or group travel packages, not to mention the fact that the number of people wanting to travel between rural and urban areas will increase.

I forgot to mention this earlier when I was answering one of Senator LaPierre's questions. One of the reasons for the alleged decline in intercity ridership is that intercity travel was once defined as a person travelling three kilometres away from a municipality.

Today, travellers in this category are included in the statistics for urban or suburban transportation systems. These systems are experiencing strong growth which is expected to continue over the next few years.

[English]

**Mr. Gervais:** There has been a great increase in motorcoach travel due to the increase of tourism in our country. Those tourists obviously arrive in Canada by plane or by other passenger vessels, and they all use motorcoaches.

As well, educational travel and senior travel have experienced tremendous growth over the last 15 or 20 years.

**Mr. Crow:** To follow up on a point made by Mr. Gervais. A number of studies show that a motorcoach on an overnight tour, more than one day, generates, on average, \$7,000 per day of revenue for hotels, food services, attractions, and so forth. In the major cities it is even higher than that.

At one of your earlier meetings you referred to the motorcoaches parked at Parliament Hill. Every one of those is generating \$7,000.00 per day for tourism and economic development. We think that is a pretty good contribution to the economy. We have to grow that market, and we can.

**Senator Jaffer:** Last week one of our witnesses talked about who uses buses. They told us it was normally people who have more time and less availability of funds, or lower income people. They said that statistics indicate that the increased increment will come from immigration, that is, more people coming from abroad to live here. As a national association, have you considered ways to encourage new immigrants to use busses? Do you have any projects or any programs to encourage new immigrants to use busses?

d'autres régions canadiennes, après avoir vécu et gagné leur vie dans les centres urbains plus importants. Ils vont certainement vouloir retourner prendre un peu de repos dans leur région d'origine, ce qui va entraîner davantage de besoins pour le transport de personnes qu'on en connaît aujourd'hui.

C'est un petit peu le renversement de la pyramide d'âges qui a des effets sur le transport ainsi que sur la composition de ces forfaits pour les touristes ou pour des groupes intéressés à se déplacer, en plus des gens qui ont à voyager entre les banlieues et les centre-villes.

Cela fait partie d'une des réponses que j'ai oublié de mentionner au sénateur LaPierre un peu plus tôt. Une des raisons du supposé déclin du transport interurbain de passagers, c'est qu'anciennement on définissait le transport interurbain de passagers comme étant un déplacement au-delà de trois kilomètres d'une municipalité.

Aujourd'hui, ceux qui ont à se déplacer au-delà de trois kilomètres d'une municipalité, sont comptés parmi les voyageurs ou les passagers qui sont transportés par les systèmes urbains ou suburbains. Ceux-ci sont en très forte croissance et vont continuer de l'être au cours des prochaines années.

[Traduction]

**M. Gervais:** L'augmentation du tourisme dans notre pays a suscité une forte augmentation des voyages en autocar. Ces touristes arrivent au Canada évidemment par avion ou par d'autres moyens, et ils empruntent tous l'autocar.

De même, les voyages éducatifs et les voyages des aînés ont connu une croissance énorme au cours des 15 à 20 dernières années.

**M. Crow:** Je vais reprendre une observation qu'a faite M. Gervais. Un certain nombre d'études démontrent qu'un autocar, dans un voyage de plus de 24 heures, plus qu'une journée, procure en moyenne 7 000 dollars en recettes pour les hôtels, les services d'alimentation, les attractions et autres. Dans les grandes villes, c'est encore plus que ça.

Lors de l'une de vos premières séances, vous avez mentionné les autocars qui sont garés sur la Colline du Parlement. Chacun génère des recettes de 7 000 dollars par jour pour le tourisme et le développement économique. Nous pensons que c'est une très bonne contribution à l'économie. Nous devons exploiter ce créneau et nous le pouvons.

**Le sénateur Jaffer:** La semaine dernière, l'un de nos témoins a parlé des usagers des autobus. On nous a dit qu'il s'agit normalement de personnes qui disposent de plus de temps et qui ont moins d'argent, ou si l'on veut, de personnes à plus faible revenu. On nous a dit que, d'après les statistiques, l'augmentation graduelle à venir du nombre d'usagers proviendra de l'immigration, c'est-à-dire du fait qu'un plus grand nombre de gens viendront de l'étranger pour s'établir ici. Votre association nationale a-t-elle envisagé des moyens d'encourager les immigrants à se servir de l'autobus? Avez-vous des projets ou des programmes qui encourageraient les immigrants à se servir de l'autobus?



**Mr. Crow:** Mr. Langis can answer with as it relates to scheduled services. We are currently offering a lot of charters that are ethnic or cultural based. They may be new immigrants to Canada or be part of, say, a Greek or Italian community. We have several charters to New York City from Toronto specifically for the Greek community. These are culture based. They are immigrant based.

**The Chairman:** M. Langis, vous voulez ajouter?

**Mr. Langis:** It would be more difficult for me, since I am from the scheduled bus industry segment, to answer that question, unless we had conducted a specific survey to find out exactly where people come from because, even though we are operated by a private company, it is a public service.

**Senator Jaffer:** Do you have pamphlets in different languages besides English and French going to senior citizen homes, for example in a Chinese senior citizen home? Do you try to attract people to this service across the country?

**Mr. Langis:** I do not know about the other companies, but I can talk about mine. We do provide information for different segments that we serve. Two of them are definitely the Asian community and the Spanish community. We produce information in languages used by those two cultures in a sufficient number. We can justify producing it in a sufficient number.

I am sure there are examples of this throughout Canada. I know that carriers here in Montreal serve, in particular, the Italian community. Others serve the Asian community. Depending of the types of communities that gather in one metropolitan area as compared to another, I am sure that there are carriers which are serving those communities well.

**Mr. Crow:** In Ottawa you have probably seen motorcoaches with different languages painted on the outside of them, perhaps Asian characters. We are not only supplying literature to them, the markings on the motorcoachs are in their languages.

Motor Coach Canada has a tour directory that is being distributed around the world. We are going to marketplaces in Europe and Asia and we are advertising and promoting what we can do in Canada.

**Mr. Langis:** I believe you were on the bus last night when we presented the video. That video is also available in Japanese.

**Senator Jaffer:** Mr. Girard, I want to say to you that I went to Chicoutimi on your bus and it was very pleasant. Thank you.

**M. Crow:** M. Langis peut vous répondre dans la mesure où cela concerne les services à horaire fixe. Nous offrons en ce moment toute une série de voyages en autocar nolisé qui ont une base ethnique ou culturelle. Il peut s'agir de nouveaux immigrants au Canada ou de personnes qui, par exemple, font partie de la communauté grecque ou italienne. Nous offrons plusieurs voyages nolisés à New York à partir de Toronto expressément à la communauté grecque. Il s'agit de voyages à base culturelle. Ces voyages s'adressent à une clientèle d'immigrants.

**La présidente:** Monsieur Langis, vous voulez ajouter quelque chose?

**M. Langis:** Il me serait un peu plus difficile de répondre à cette question étant donné que je suis du secteur de l'industrie où les autobus sont à horaire fixe, à moins que nous ayons effectué un sondage particulier qui nous permettrait de savoir exactement d'où viennent nos clients parce que, même si notre exploitant est une entreprise privée, il s'agit quand même d'un service public.

**Le sénateur Jaffer:** Avez-vous des brochures dans des langues différentes, à part l'anglais et le français, que vous adressez aux foyers de personnes âgées, par exemple à un foyer de personnes âgées chinoises? Essayez-vous d'attirer les gens partout au pays?

**M. Langis:** J'ignore ce que font les autres entreprises, mais je peux vous parler de la mienne. Nous fournissons en effet des informations aux divers secteurs que nous desservons. Chose certaine, nous desservons entre autres la communauté asiatique et la communauté hispanophone. Nous produisons des informations en quantité suffisante dans des langues que ces deux cultures utilisent. Nous pouvons justifier leur production en nombre suffisant.

J'ai la certitude qu'il y a d'autres exemples de cela partout au Canada. Je sais que des transporteurs ici à Montréal desservent en particulier la communauté italienne. D'autres desservent la communauté asiatique. Selon le type de communauté que vous retrouverez dans une région métropolitaine ou une autre, j'ai la conviction qu'il y a des transporteurs qui desservent ces communautés aussi.

**M. Crow:** Vous avez probablement vu à Ottawa des autocars portant des indications en différentes langues, des langues asiatiques par exemple. Non seulement nous leur donnons de la documentation dans leur langue, nous identifions également nos autocars de la même manière.

Motor Coach Canada distribue du matériel promotionnel dans le monde entier. Nous allons en Europe et en Asie pour faire de la publicité et de la promotion pour nos activités au Canada.

**M. Langis:** Je crois que vous étiez dans l'autocar hier soir lorsque nous avons fait passer notre film. Ce film est également disponible en japonais.

**Le sénateur Jaffer:** Monsieur Girard, je voulais simplement vous dire que je me suis rendue à Chicoutimi dans votre autocar et le voyage fut très agréable. Je vous remercie.

**Senator Oliver:** I want to follow up on questions put to you by Senator LaPierre on cross-subsidization. Everyone has talked in generalities about it, but can anyone give us some numbers which deal with the amount of cross-subsidization that takes place in Canada today in the provinces which deregulate?

**Mr. Langis:** I am probably in the best position to answer that. I had read in the proceedings of your last week's meeting that the question was raised, so I followed up on it. From the information I was able to gather, I can tell you that in Canada, on average, approximately 10 per cent of our revenues go into cross-subsidization. In my own network, about 12 per cent of our global revenues serve to cross-subsidize the unprofitable routes.

**Senator Oliver:** There are still hundreds of thousands of Canadians who are not serviced by any major mode of transportation. I am referring to people who live in rural areas. They do not have access to train service, boats, helicopters or anything. As you know, we trying to find ways to have buses service those people.

Before the four of you leave, I hope each of you will give us some concrete suggestions about how the busing industry can help service those people who are unserved now.

I live on a farm in rural Nova Scotia where several seniors do not have cars and trucks. They would have to travel 25 to 30 kilometres to get to a major hospital or a drugstore. How can they have access to good public transportation?

[Translation]

**Mr. Girard:** The Quebec Department of Transport currently subsidizes paratransit services to the tune of \$70 million. Minibuses are specially outfitted to carry passengers with physical disabilities. Kéroul talked about paratransit services this morning.

Quebec's Department of Education subsidizes school busing across the province. Bus operators provide public transport services across the provinces, as do taxis. Two years ago, the provincial Department of Transport funded a number of regional pilot projects in an effort to mobilize regional leaders to provide school busing, paratransit, intercity busing and taxi services using resources that have already been invested in the region.

These pilot projects are still under way. Working with the minister responsible for the regions, the Department of Transport announced in December that it would be allocating \$2 million a year over the next five years to upgrade regional services. The

**Le sénateur Oliver:** Je voudrais poursuivre la série de questions qui vous ont été posées par le sénateur LaPierre à propos de l'interfinancement. Tout le monde jusqu'à présent en a parlé de façon générale, et j'aimerais savoir si quelqu'un ne pourrait pas nous chiffrer le montant de l'interfinancement qui existe actuellement au Canada dans les provinces déréglementées.

**M. Langis:** C'est sans doute moi qui suis le mieux placé pour répondre à cette question. J'ai lu dans le compte rendu de votre réunion de la semaine dernière que cette même question y avait été abordée, et j'ai donc fait mes petites recherches. D'après ce que j'ai pu trouver, je puis vous dire qu'en moyenne, au Canada, 10 p. 100 environ de notre chiffre d'affaires sert à l'interfinancement. Chez nous, 12 p. 100 environ de notre chiffre d'affaires total nous permet de subventionner les liaisons non rentables.

**Le sénateur Oliver:** Il reste des centaines de milliers de Canadiens qui n'ont accès à aucun mode de transport organisé, et je pense ici aux gens qui vivent dans les régions rurales. Ils n'ont ni train, ni bateau, ni hélicoptère, ni quoi que ce soit d'autre. Comme vous le savez, nous essayons de trouver le moyen d'offrir à ces gens des services d'autocar.

Avant que vous nous quittiez tous les quatre, j'espère que chacun d'entre vous pourra nous offrir des suggestions concrètes sur la façon dont l'industrie de l'autocar pourrait venir en aide à tous ces gens qui sont actuellement privés de tout moyen de transport en commun.

J'habite une ferme située dans une région rurale de la Nouvelle-Écosse où je connais plusieurs personnes âgées qui n'ont ni voiture, ni camion. Elles doivent faire 25 ou 30 kilomètres si elles doivent aller à l'hôpital ou à une pharmacie. Comment parvenir à donner à ces gens-là un mode de transport en commun satisfaisant?

[Français]

**M. Girard:** Le ministère des Transports du Québec finance, actuellement, le transport adapté pour 70 millions de dollars. Ce sont des minibuses transformés pour aider au transport des personnes avec des limitations. Les représentants de la compagnie Kéroul en a certainement parlé ce matin.

Le ministère de l'Éducation du Québec finance des autobus scolaires à la grandeur du territoire québécois. Sur le territoire québécois des entreprises de transport par autobus offrent le transport en commun. Des taxis sont disponibles à peu près à la grandeur du territoire. Et, il y a maintenant deux ans, le ministère des Transports du Québec a financé des projets-pilotes régionaux pour que des leaders régionaux mobilisent du transport écolier, du transport adapté, un transporteur interurbain et des transporteurs par taxi pour qu'il y ait une offre globale non pas d'un transport spécialisé, mais d'une offre globale de transport public à partir de ce qui est déjà investi dans la région.

Ces projets-pilotes sont encore en cours. Le ministère du Transport du Québec, en collaboration avec le ministre des régions, a rendu public en décembre qu'ils vont contribuer 2 millions de dollars par année pendant les cinq prochaines années



subsidies will be awarded to municipal leaders, not to the carriers.

Local leaders will be responsible for pooling existing services with a view to providing public transport services. To this end, regional governments will receive subsidies from the Quebec provincial government.

When such matters are discussed, the reference is almost to regions without any public transit services. Specialized services may be available, but there are no services for the general public. The terms of the agreements have yet to be announced but once things move forward, we will begin to see some regional services in place, with the goal of moving people to the corridor indicated on the map. Realistically, we are looking at one to two years before we begin to see results in certain areas. However, within the next few years, as a result of government funding, once neglected regions will begin to receive transit services.

[English]

**Senator Oliver:** That is an excellent answer. Is it \$2 million dollars to start?

**Mr. Girard:** Yes, per year, for the next five years.

**Mr. Langis:** I cannot find a better answer to give you.

**Mr. Crow:** I will add another component. We would like to see, and more than just in Ontario, a commitment or at least a signal from government that we should invest in adding services. We have had too many instances where we have invested in a service, added it on, and government enters brings in subsidized competition. For example, in Ottawa we had a carrier that wanted to transport people from a rural area into Ottawa, and every time he used the "Buses Only" lanes in Ottawa, he was charged. He could not use those lanes in Ottawa. That also happens elsewhere.

We have experienced too many incidents where we have added new services and a government at some level or another, municipal, provincial or Federal, will add a service to compete against us. In Toronto Greyhound and Coach Canada were prepared to put \$20 million into a new bus terminal. The city stepped in and would not allow us to do that. We have to stay in the existing bus terminal. We can't move to Union Station.

I understand that someone gave evidence in Ottawa to the effect that the bus companies are moving to be part of the VIA Station in Toronto. That is absolutely incorrect. The government has said that we have to stay at the existing terminal, away from Union Station.

aux services régionaux, afin de mettre en place des services là où il n'y a pas. Ces subventions seront versées aux leaders municipaux et non pas aux transporteurs.

Ces leaders locaux auront la responsabilité de mettre en commun les services déjà existants, de faire que soit offert à partir de cette base un service de transport en commun public. Et, pour ce faire ils pourront compter sur une subvention du gouvernement du Québec au gouvernement régional.

Lorsque de telles expériences sont discutées ou sont expérimentées, on est à peu près partout dans les endroits où il n'y a pas d'offre de transport en commun au public en général. Il y a des services spécialisés, mais il n'y en a pas au public en général. Les modalités contractuelles ne sont pas encore connues, mais lorsque ce service sera annoncé, on commencera à voir poindre du développement de services régionaux pour amener ces gens au corridor que nous voyons ici sur la carte. L'horizon est de un à deux ans avant que, concrètement, on ait des résultats dans certains lieux, mais on peut imaginer que d'ici quelques années, les lieux non desservis, grâce à des fonds publics, seront enfin desservis.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Cette réponse est excellente. Il s'agit de 2 millions de dollars pour commencer?

**M. Girard:** Oui, 2 millions de dollars par an pendant les cinq prochaines années.

**M. Langis:** Je ne parviens pas à trouver une meilleure réponse à vous donner.

**M. Crow:** Je vais ajouter un autre élément. Nous aimerions voir, pas seulement en Ontario, un engagement ou à tout le moins un signal de la part du gouvernement qui préconiserait de nouveaux investissements de notre part pour augmenter les services. Il est arrivé trop souvent, après que nous ayons investi dans tel ou tel service et que nous l'ayons augmenté, que le gouvernement intervienne en nous opposant un concurrent subventionné. Par exemple à Ottawa, il y a eu un exploitant qui voulait assurer le transport des voyageurs entre une région rurale et Ottawa, mais chaque fois que ses autocars utilisaient les voies réservées aux autobus urbains, il recevait une contravention. À Ottawa, il ne pouvait pas utiliser ces voies réservées. Le même genre de chose se produit ailleurs également.

Trop souvent, une fois que nous ajoutons un nouveau service, une administration quelconque, municipale, provinciale ou fédérale, intervient pour nous opposer un concurrent. À Toronto, Greyhound et Coach Canada étaient prêts à investir 20 millions de dollars pour construire une nouvelle gare routière. La ville est intervenue pour s'y opposer. Nous devons donc continuer à utiliser la gare routière actuelle et nous ne pouvons pas nous installer à Union Station.

Si je me souviens bien, quelqu'un est venu vous dire à Ottawa que les compagnies d'autocars se préparaient à s'installer à la gare VIA à Toronto. Rien n'est moins vrai. Le gouvernement a déclaré que nous devions rester à la gare routière actuelle, et que nous ne pouvions pas nous installer à Union Station.

If government could give us some commitment, some signal that they want us to invest in our industry, we would love to do that. We will provide those services. In rural Canada we are the only industry that can provide that service, and we want to do it. We are in business. Give us the ability to do it.

**Mr. Gervais:** I agree with everything that has been said by my association confreres.

[Translation]

**The Chair:** Messrs. Crow, Langis, Gervais and Girard, thank you very much for your presentations and answers. We get the feeling that everyone is pleased with the situation and that everyone is making a healthy profit.

**Mr. Langis:** If the industry were not profitable, we would not be here today and we would not have survived for so long.

With your permission, we would like to make a few closing remarks.

**Mr. Gervais:** Madam Chairman, in conclusion, our respective associations would like to emphasize the following points:

[English]

One, our four associations have arrived at a common position on major issues.

Two, our industry is not homogenous, since it applies different sectors of activities such as charter motorcoaches, schedule line run carriers, transit, sightseeing, and tour operators, as well as shuttle services, which must all be taken into consideration in this government's decision process.

Three, charter motorcoach carriers transport 35 million people or more. Some come to Canada for sports events or demonstrations, some are tourists from abroad who arrive by plane or passenger vessels, and that greatly stimulates our tourism industry. Therefore, whatever action the government takes, it must be uniform with scheduled and charter services so that everybody operates under the same rules.

Four — and this is my opinion — I find it sad that we should be talking about the past when we should be addressing the future. I would refer to the brief document on the decline of the intercity bus industry.

Five, the different parts of our beautiful nation's territorial differences must be equated in the national matrix.

Si le gouvernement pouvait nous donner un engagement, un signal quelconque comme quoi il voudrait que nous investissions dans notre propre secteur, nous le ferions avec énormément de plaisir. Nous offrirons ces services. Dans les régions rurales, nous sommes les seuls à pouvoir offrir un service de transport, et nous voulons le faire. Nous sommes en affaires. Donnez-nous les moyens de le faire.

**M. Gervais:** Je suis d'accord avec tout ce qui a été dit par mes confrères.

[Français]

**La présidente:** Messieurs Crow, Langis, Gervais et Girard, je vous remercie infiniment de vos prestations et de vos réponses. On a l'impression que tout le monde est heureux, tout le monde va bien et tout le monde fait beaucoup d'argent.

**M. Langis:** Si l'industrie n'était rentable, nous ne serions pas devant vous aujourd'hui, et elle n'aurait pas passé à travers les différentes décennies.

Si vous nous permettez, madame la présidente, on aimerait vous présenter quelques commentaires en conclusion.

**M. Gervais:** Madame la présidente, il est important de conclure notre exposé conjoint des associations respectives les points suivants:

[Traduction]

D'abord, nos quatre associations se sont entendues sur une position commune dans les principaux dossiers.

En second lieu, notre industrie n'est pas homogène étant donné qu'elle couvre différents secteurs d'activités comme les autocars nolisés, les transporteurs réguliers, le transport en transit, les autocars d'excursion et les voyageurs, de même que les services de navette, toutes choses qui doivent être prises en ligne de compte dans le processus décisionnel du gouvernement.

En troisième lieu, les autocars affrétés transportent 35 millions de gens ou plus. Certains viennent au Canada pour assister à des rencontres ou à des manifestations sportives, d'autres sont des touristes étrangers qui arrivent par avion ou par bateau, et tout cela représente un stimulus considérable pour l'industrie du tourisme. Par conséquent, peu importe ce que le gouvernement fait, il faut qu'il le fasse de façon uniforme en intégrant les services réguliers et les services affrétés afin que les mêmes règles s'appliquent à tout le monde.

En quatrième lieu, et c'est mon avis personnel — je trouve regrettable que nous soyons contraints de parler du passé alors que nous devrions penser à l'avenir. Je vous renvoie à ce sujet au petit document concernant le déclin du transport interurbain par autocar.

Cinquièmement, les différentes composantes des différences territoriales de notre beau pays doivent être prises en compte dans le modèle national.



Finally, we sincerely ask that you accept the set of six basic principles that Mr. Langis mentioned and the recommendations that we have put forward in our position paper.

[Translation]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gervais.

**Mr. Langis:** The claim that our industry is in the throes of a terrible decline is false. This begs the question as to whether different data collection methods are needed. We made the effort of presenting a paper which may not provide all of the answers. However, the truth lies somewhere between our account of the facts, and what you may have heard from others.

In terms of moving people, we are not the problem. Rather, we would like to think that we are part of the solution for the future, given that our mode of transportation is flexible, economical and cost effective.

[English]

In terms of policy development, we believe that governments should make choices based on principles and goals that are the product of consultation with all major stakeholders, including carriers, but most importantly, the travelling public from the different regions of the country.

Based on our experience of the industry, we have suggested six principles to you. We will let you have a look at it and then make your own recommendations.

[Translation]

Summing up, our association was very much in favour of the government holding hearings of this nature so that our industry's role in the field of public transportation in Canada would be clarified once and for all. We also hope as a group that any future role we may be called upon to play will also be clearly defined.

Canada has its own unique geographic and socio-economic features. We urge you in the course of your proceedings to meet with as many industry stakeholders as possible, as you are doing today, because they stand to be the most deeply affected by your recommendations to the minister. Indeed, you must not lose sight of this fact as you go about your work.

[English]

**The Chairman:** Senators, we will meet again tomorrow morning in Halifax.

The committee adjourned.

Enfin, nous vous demandons sincèrement de bien vouloir accepter les six principes fondamentaux mentionnés par M. Langis ainsi que les recommandations que nous avons formulées dans notre énoncé de position.

[Français]

**La présidente:** Merci, monsieur Gervais.

**M. Langis:** La prémisse selon laquelle notre industrie souffre d'un déclin épouvantable est probablement une prémisse qui vous a été faussement présentée. On doit s'interroger sérieusement sur les différentes méthodes de cueillette de données. On a pris le temps de vous soumettre un document qui n'a pas nécessairement la réponse exacte, mais on pense que la vérité se situe entre ce qui vous a été présenté et ce que nous vous avons présenté.

Cela dit, en matière de transport des personnes, nous ne sommes pas le problème, mais nous croyons plutôt qu'on fait partie de la solution pour l'avenir parce que notre mode de transport est flexible, économique et rentable.

[Traduction]

S'agissant de l'élaboration d'une politique, notre position est que les gouvernements devraient faire des choix en fonction de principes et d'objectifs qui soient la résultante de consultations avec tous les principaux intervenants, y compris les transporteurs, mais, ce qui est le plus important encore, avec le public voyageur des différentes régions du Canada.

Forts de l'expérience que nous avons acquise dans notre industrie, nous vous avons proposé six principes. Nous allons vous laisser y jeter un coup d'oeil après quoi vous n'aurez plus qu'à faire vos propres recommandations.

[Français]

En terminant, nous voulons que vous sachiez que notre regroupement a fortement insisté pour que ces audiences aient lieu afin que le rôle que joue présentement notre industrie dans la mobilité des personnes au Canada soit pour une fois clarifié. Et, l'on souhaite collectivement faire en sorte que le rôle qu'on jouera dans l'avenir soit bien défini.

Le Canada a des caractéristiques géographiques et socio-économiques qui lui sont propres. Nous vous invitons, au cours de vos travaux, à rencontrer le plus grand nombre possible d'intervenants, comme vous l'avez fait aujourd'hui d'ailleurs, puisqu'ils seront les plus touchés par les recommandations que vous transmettez au ministre. C'est, selon nous, cet élément qu'il ne faut surtout pas perdre de vue au cours de l'exercice.

[Traduction]

**La présidente:** Honorables sénateurs, nous nous réunirons demain matin à Halifax.

La séance est levée.

*From the Quebec Bus Owners Association:*

Romain Girard, Executive Vice-President.

*From Motor Coach Canada Inc.:*

Roger Gervais, President.

*From the Canadian Bus Association:*

Sylvain Langis, President.

*From the Ontario Motor Coach Association:*

Brian Crow, President.

*De l'Association des propriétaires d'autobus du Québec:*

Romain Girard, vice-président exécutif.

*De Motor Coach Canada Inc.:*

Roger Gervais, président.

*De l'Association canadienne de l'autobus:*

Sylvain Langis, président.

*De l'Ontario Motor Coach Association:*

Brian Crow, président.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada – Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES:

**Morning meeting:**

*From Intercar:*

Hugo Gilbert, Director General;

Romain Girard, Executive Vice-President, Quebec Bus Owners Association.

*From Kéroul:*

André Leclerc, Director General;

Johanne St-Martin, Transport-Development Assistant.

*From Solidarité rurale du Québec:*

Jean-Pierre Fournier, member of the executive;

Anne-Marie Rainville, Director of Public Affairs.

**Afternoon meeting:**

*From Transport 2000 Québec:*

Normand Parisien, Director, Coordinator;

Richard Beaulieu, Researcher, Transportation Economics.

*From the Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue:*

André Brunet, Member of the Executive Council;

Martine Rioux, Development Officer.

*(Continued on previous page)*

TÉMOINS:

**Séance du matin:**

*D'Intercar:*

Hugo Gilbert, directeur général;

Romain Girard, vice-président exécutif, Association des propriétaires d'autobus du Québec.

*De Kéroul:*

André Leclerc, directeur général;

Johanne St-Martin, adjointe au développement-transport.

*De la Solidarité rurale du Québec:*

Jean-Pierre Fournier, membre de l'exécutif;

Anne-Marie Rainville, directrice des affaires publiques.

**Séance de l'après-midi:**

*De Transport 2000 Québec:*

Normand Parisien, directeur coordonnateur;

Richard Beaulieu, chercheur en économie des transports.

*Du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue:*

André Brunet, membre du Conseil exécutif;

Martine Rioux, agente de développement.

*(Suite à la page précédente)*

CA1  
YC19  
-T83



First Session  
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

Première session de la  
trente-septième législature, 2001-2002

## SENATE OF CANADA

---

## SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Thursday, February 21, 2002

---

Le jeudi 21 février 2002

---

Issue No. 23

---

Fascicule n° 23

---

**Fifth and sixth meetings on:**  
The examination of  
issues facing the intercity busing industry

---

**Cinquième et sixième réunions concernant:**  
L'étude sur les enjeux stratégiques  
touchant l'industrie du transport interurbain par autocar

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)





THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs	LaPierre
(or Robichaud, P.C.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs	LaPierre
(ou Robichaud, c.p.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(ou Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

HALIFAX, Thursday, February 21, 2002  
(36)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 a.m., in Halifax, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Callbeck, Forrestall, Jaffer, Oliver and Phalen (6).

*In attendance:* Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity bus industry (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference*).

**WITNESSES:**

*From the Department of Transport / Nova Scotia:*

Don Stonehouse, Manager, Transportation Policy;

Bernie Swan, Transportation Policy Analyst.

*From Transport 2000 Atlantic:*

John Pearce, Executive Director.

*From the SMT/Acadian Lines:*

Bob Odell, General Manager;

Mike Melanson, Director of Operations.

*From the Atlantic Tours Gray Line:*

Denis Campbell, Vice-President.

The witnesses made a presentation and answered questions.

George Brookins, Owner of the Trius Tours Ltd., tabled with the Clerk of the Committee a brief, which was filed as Exhibit No. 5900-1.37/T1-SS-2, 23 "1".

Transport 2000 — Atlantic, the Department of Transport/Nova Scotia and the SMT/Acadian Lines submitted a brief.

At 12:20 a.m., It was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

*ATTEST:*

**PROCÈS-VERBAUX**

HALIFAX, le jeudi 21 février 2002  
(36)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, à Halifax, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, Forrestall, Jaffer, Oliver et Phalen (6).

*Également présents:* Joseph Dion, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'examen des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar (*voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002*).

**TÉMOINS:**

*Du ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse:*

Don Stonehouse, directeur, Politiques sur les transports;

Bernie Swan, analyste des politiques sur les transports.

*De Transport 2000 Atlantic:*

John Pearce, directeur exécutif.

*Des SMT/Acadian Lines:*

Bob Odell, directeur général;

Mike Melanson, directeur de l'exploitation.

*D'Atlantic Tours Gray Line:*

Denis Campbell, vice-président.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

George Brookins, propriétaire de Trius Tours Ltd., dépose auprès du greffier un mémoire (pièce n° 5900-1.37/T1-SS-2, 23 «1»).

Transport 2000 Atlantic, le ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse et SMT/Acadian Lines présentent un mémoire.

À 12 h 20, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*



HALIFAX, Thursday, February 21, 2002  
(37)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:37 p.m., in Halifax, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Callbeck, Forrestall, Jaffer, Oliver, and Phalen (6).

*In attendance:* Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity busing industry (See *Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference*).

WITNESSES:

*From Trius Tours Ltd.:*

George Brookins, Owner.

*From DRL:*

John Harding, Assistant General Manager.

*From the Tourism Industry Association of Nova Scotia:*

Brian Hicks, IT Coordinator.

*From the Ecology Action Centre:*

Stephanie Sodero, TRAX Coordinator, Active and Safe Routes to School Coordinator.

Alexandra Fischer, TRAX Coordinator, Active and Safe Routes to School Coordinator.

*From the Senior Federation of Prince Edward Island:*

Olive Bryanton, Coordinator.

*From the Senior College of Prince Edward Island:*

Ron Irving, President.

*From the Seniors Active Living Centre:*

Connie Auld, President.

*From the Canadian Pensioners Concerned — Nova Scotia:*

Joan Lay, President.

At 2:30 p.m., the Honourable Senator Oliver took the Chair.

At 2:45 p.m., the Honourable Senator Bacon took the Chair.

The witnesses from Trius Tours Ltd, DRL, the Tourism Industry Association of Nova Scotia, and the Ecology Action Centre made a presentation and answered questions.

HALIFAX, le jeudi 21 février 2002  
(37)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 37 à Halifax sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, Forrestall, Jaffer, Oliver et Phalen (6).

*Également présents:* Joseph Dion, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'examen des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002*).

TÉMOINS:

*De Trius Tours Ltd:*

George Brookins, propriétaire.

*De DRL:*

John Harding, directeur général adjoint.

*De Tourism Industry Association of Nova Scotia:*

Brian Hicks, coordonnateur à la technologie de l'information.

*Du Ecology Action Centre:*

Stephanie Sodero, coordonnatrice du système TRAX et coordonnatrice du Programme Aller-Retour actif et sécuritaire pour l'école;

Alexandra Fischer, coordonnatrice du système TRAX et coordonnatrice du Programme Aller-Retour actif et sécuritaire pour l'école.

*De la Fédération des personnes âgées de l'Île-du-Prince-Édouard:*

Olive Bryanton, coordonnatrice.

*Du Senior College of Prince Edward Island:*

Ron Irving, président.

*Du Centre de vie active pour les aînés:*

Connie Auld, présidente.

*De la corporation canadienne des retraités intéressés de la Nouvelle-Écosse:*

Joan Lay, présidente.

À 14 h 30, la séance est suspendue.

À 14 h 45, la séance reprend.

Les témoins de Trius Tours, de DRL, de Tourism Industry Association of Nova Scotia et de l'Ecology Action Centre font une présentation et répondent aux questions.

At 3:40 p.m., the committee suspended.

At 3:50 p.m., the committee resumed.

The witnesses from the Senior Federation of Prince Edward Island, the Senior College of Prince Edward Island, the Senior Active Living Centre and the Canadian Pensioner's concerned — Nova Scotia made a presentation and answered questions.

The Tourism Industry Association of Nova Scotia, the Senior Federation of Prince Edward Island, the Senior College of Prince Edward Island, the Seniors Active Living Centre and the Canadian Pensioner's concerned — Nova Scotia each submitted a brief.

At 5:07 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

*ATTEST:*

À 15 h 40, la séance est suspendue.

À 15 h 50 la séance reprend.

Les témoins de la Fédération des personnes âgées de l'Île-du-Prince-Édouard, du Senior College of Prince Edward Island, du Centre de vie active pour les aînés et de la corporation canadienne des retraités intéressés de la Nouvelle-Écosse, font une présentation et répondent aux questions.

La Tourism Industry Association of Nova Scotia, la Fédération des personnes âgées de l'île-du-Prince-Édouard, le Senior College of Prince Edward Island, le Centre de vie active pour les aînés et Canadian Pensioner's concerned — Nova Scotia remettent chacun un mémoire.

À 17 h 07, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

HALIFAX, Thursday, February 21, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 a.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** We are pleased to be holding this public hearing in Halifax. Because the distances between centres in Atlantic Canada, especially the Maritimes, are so great, we would expect intercity bus service to be an attractive means of passenger transportation. We will be especially interested to see if that is indeed the case, and if not why.

The federal Minister of Transport asked this committee to undertake this study. We began our work in Ottawa last week, we were in Montreal yesterday, we will go to Vancouver and Calgary and then to Toronto next month. We will report the results of our study to the Senate before the end of 2002.

We do not want to get caught up in operational problems, details about a carrier's equipment or the merits of different regulatory regimes before fully understanding what the users of the service want. Our primary aim is to understand the needs of the user of intercity bus service, what the economists would call the demand side: after all, the carriers are there to serve the users. We believe that if the demand side is understood, designing responsive service and appropriate regulation may become more straightforward.

Before we hear from our witness, let me say a few words about why we have been asked to study intercity buses.

The essence of the problem, we are told, is that intercity bus ridership has been steadily declining for several decades, although yesterday, we heard something else. This decline is troubling because the bus mode is an important mode of passenger transportation system. The bus mode can go virtually everywhere. It is environmentally friendly and, traditionally, it has been inexpensive.

There are several possible explanations for the decline, if there is a decline. It could be that more people are travelling by automobile. It could be that more people are living in big cities. It could be that there is too much government regulation, or that the regulation varies too much from one province to another. That is what we hope to find in the days and months to come.

This morning, questions will follow each presentation. I will also add that the key questions we hope to answer will appear on our Web site.

Our first witnesses this morning are Mr. Don Stonehouse and Mr. Bernie Swan.

Please proceed.

## TÉMOIGNAGES

HALIFAX, le jeudi 21 février 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, dans le but d'examiner les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Nous sommes heureux de nous retrouver à Halifax. Les distances entre les agglomérations dans la région de l'Atlantique, et surtout dans les Maritimes, étant si grandes, le transport interurbain par autocar devrait constituer un mode de transport intéressant. Nous voulons savoir si c'est le cas et, si non, pourquoi.

Le ministre fédéral des Transports a demandé au comité d'entreprendre cette étude, qui a débuté la semaine dernière, à Ottawa. Hier, nous étions à Montréal. Le mois prochain, nous nous rendrons Vancouver, Calgary et Toronto. Nous ferons rapport des résultats de notre étude au Sénat, avant la fin 2002.

Avant de discuter des problèmes opérationnels de l'industrie, de l'équipement des transporteurs ou des avantages des différents régimes de réglementation, nous voulons savoir quels sont précisément les besoins des usagers. Notre objectif premier est de comprendre ce que veulent les usagers du transport interurbain par autocar, ce que les économistes appellent l'élément demande. Après tout, les transporteurs sont là pour servir les usagers. Une fois que nous aurons bien compris cet élément, nous pourrions alors concevoir un service qui est adapté aux besoins des usagers et élaborer des règlements adéquats.

Avant de donner la parole à nos témoins, j'aimerais dire quelques mots au sujet de la raison d'être de cette étude.

On nous dit que l'achalandage du transport interurbain diminue de façon constante depuis plusieurs décennies, bien que, hier, nous ayons entendu un autre son de cloche. Ce déclin est inquiétant parce que l'autobus est un mode de transport important. Il peut aller presque partout. Il est respectueux de l'environnement en plus d'être bon marché.

Plusieurs raisons pourraient expliquer ce déclin, si déclin il y a. Il se peut que de plus en plus de personnes utilisent l'automobile ou encore s'installent dans les grands centres. Il se peut que la réglementation soit excessive ou qu'elle varie trop d'une province à l'autre. C'est ce que nous espérons découvrir dans les jours et les mois à venir.

Ce matin, chaque exposé sera suivi de questions. Je tiens à préciser que les questions clés auxquelles nous espérons répondre figurent sur notre site Web.

Nos premiers témoins ce matin sont MM. Don Stonehouse et Bernie Swan.

Vous avez la parole.

**Mr. Don Stonehouse, Manager, Transportation Policy, Department of Transport, Government of Nova Scotia:** Madam Chair, on behalf of my minister, Mr. Russell, who is the Minister of Transportation and Public Works, I would like to welcome you to Nova Scotia and particularly like to thank you for coming to Halifax.

I have been asked to make a presentation to provide an overview of the public passenger industry in Nova Scotia — that is, to provide a background and context for other presentations that will be given throughout the day at this hearing.

With respect to the regulatory regime in Nova Scotia, I think it serves well to review the situation, both federally and provincially. The regulation of bus operations, including both scheduled and charter services, can reside with two different levels of government. Extra-provincial bus operations, that is, bus services that cross provincial, territorial or international boundaries, are the jurisdiction of the federal government. Intra-provincial bus services, that is, bus services that operate within the boundaries of one province or territory, are the responsibility of that particular province or territory. The federal government has as well determined that if one aspect of a bus company's operation involves extra-provincial movement, then all services that that company provides, including those services that operate solely within the boundaries of a province or territory, are within the jurisdiction of the federal government. Hence, this hearing that you are conducting for the federal minister is very important to us.

The federal government, however, within its Motor Vehicle Transport Act, has delegated authority to regulate extra-provincial bus operations to the respective provincial and territorial governments. The only proviso has been that provincial and territorial governments must regulate extra-provincial bus operations in the same manner as they regulate intra-provincial bus operations.

Turning to this province in particular, the public passenger industry in Nova Scotia has been regulated since 1923 under the authority of the provincial Motor Carrier Act. This act calls for the economic and safety regulation of public passenger services and it is administered, on behalf of the government, by the Utility and Review Board, the URB. Any public passenger vehicle with a passenger capacity of at least nine seats is subject to regulatory oversight.

One rationale put forward for the full regulation of the bus industry is that it affords the opportunity to ensure that unprofitable and break-even scheduled routes are continued and are cross-subsidized by profits from such sources as other scheduled routes, bus parcel service and profitable charter services.

The economic regulation in Nova Scotia refers to regulatory oversight on entry into the market, the tariffs to be charged, the schedules to be adhered to, the routes to be followed and the exit from the marketplace.

**M. Don Stonehouse, directeur, Politiques sur les transports, ministère des Transports, gouvernement de la Nouvelle-Écosse:** Madame la présidente, permettez-moi, au nom de M. Russell, ministre des Transports et des Travaux publics, de vous souhaiter la bienvenue en Nouvelle-Écosse. Je vous remercie d'être venu à Halifax.

On m'a demandé de vous fournir un aperçu de l'industrie du transport public en Nouvelle-Écosse — en d'autres termes, un aperçu qui servira de contexte aux autres exposés que vous entendrez aujourd'hui.

En ce qui concerne le régime de réglementation en vigueur en Nouvelle-Écosse, je pense qu'il serait bon de revoir la situation, tant au niveau fédéral que provincial. La réglementation du transport par autocar à horaire fixe et nolisé peut être assurée par deux différents paliers de gouvernement. Le transport extraprovincial par autocar, c'est-à-dire les autocars qui franchissent les frontières provinciale, territoriale ou internationale, relève de la compétence du gouvernement fédéral. Le transport intraprovincial par autocar, c'est-à-dire le transport assuré à l'intérieur d'une province ou d'un territoire, relève de l'autorité de la province ou du territoire. Par ailleurs, le gouvernement fédéral a que si une entreprise offre un service de transport extraprovincial, alors tous les services offerts par celle-ci, y compris les services offerts uniquement à l'intérieur d'une province ou d'un territoire, relèvent de la compétence du gouvernement fédéral. Voilà pourquoi cette étude que vous menez ou non du ministre fédéral revêt, pour nous, beaucoup d'importance.

Or, le gouvernement fédéral, aux termes de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, a délégué le pouvoir de réglementer le transport extra-provincial par autocar aux gouvernements provinciaux et territoriaux respectifs. Il a assorti ce pouvoir d'une condition: les gouvernements provinciaux et territoriaux doivent réglementer le transport extraprovincial par autocar de la même façon qu'ils réglementent le transport intraprovincial par autocar.

L'industrie du transport public de la Nouvelle-Écosse est réglementée depuis 1923 sous le régime de la Motor Carrier Act. Cette loi prône la réglementation économique du transport public et l'imposition de normes de sécurité. Elle est administrée, au nom du gouvernement, par une régie, le Utility and Review Board, ou le URB. Tout véhicule de transport public pouvant recevoir au moins neuf passagers est assujéti à la réglementation.

La réglementation complète de l'industrie du transport par autocar permet, entre autres, d'assurer le maintien des parcours réguliers non rentables et qui atteignent le seuil de rentabilité, de même que l'interfinancement de ceux-ci au moyen des profits générés par d'autres parcours réguliers, les messageries par autocar et les services nolisés rentables.

La réglementation économique, en Nouvelle-Écosse, s'entend des contrôles qui sont exercés sur les entrées sur le marché, les tarifs, les horaires, les parcours et les entreprises qui quittent le marché.



Safety regulation refers to the vehicle regulations under the National Safety Code and minimum insurance requirements.

The board uses a public convenience and necessity test in its assessment of applications for new or additional services. Under a public convenience and necessity test, the applicant must prove to the satisfaction of the board that the service being proposed is in the public interest and that there is a public need for the service.

This test differs from the reverse onus test, where the burden of proof shifts to the complainant, who must prove that granting the application would be detrimental to the public interest.

The board's deliberations are often held within a quasi-judicial public hearing process. Complainants have the opportunity to oppose the proposed service or change, and complainants are usually comprised of licensed carriers providing a similar service or who could be affected by a new or additional service.

Who are the participants in this industry? The public passenger industry in Nova Scotia consists of scheduled service, charter and tour bus service, bus parcel express, school bus service and contracted service.

It has been the experience in Nova Scotia that, within integrated bus companies, the charter and tour bus service, as well as the bus parcel express service, helps to maintain the financial viability of scheduled service. There is a synergy not only on the financial side of the ledger, but also with the provision of equipment and drivers. New vehicles are usually brought into the charter and tour service initially, before being moved over to the scheduled side of operations.

The situation in Nova Scotia has been complicated, however, by the entry of a significant number of unregulated vans that operate in direct competition with the regulated scheduled bus operators on the major intercity routes. These vans are exempted from economic regulation, and even from public passenger safety regulation and insurance requirements. The government intends to correct this latter situation shortly.

Scheduled bus service is provided by SMT/Acadian Lines over much of Nova Scotia. Acadian Lines, which is the largest regular route service operator in Nova Scotia, provides connections between Halifax and Sydney — three frequencies per day — and Halifax and Amherst, three frequencies per day. Both services go via Truro. Acadian also provides once-a-day service between Halifax and Kentville, once-a-day service Halifax and Digby, and beyond Digby four days per week to Yarmouth.

DRL Coachlines of Newfoundland, which replaced McKenzie Bus Line, provides once-daily service between Sherbrooke and Halifax along the Eastern Shore. Zinck's Bus Company provides once-daily service between Sherbrooke and Halifax, along the Eastern Shore.

Les règlements de sécurité s'entendent des règlements relatifs aux véhicules qui figurent dans le Code national de sécurité, et des exigences minimales en matière d'assurance.

La régie applique le critère de commodité et de nécessité publiques quand elle évalue les demandes de candidats qui veulent offrir des services nouveaux ou additionnels. Le candidat doit démontrer que le service proposé sert l'intérêt public et qu'il existe une demande pour celui-ci.

Ce critère est différent du critère portant inversion de la charge de la preuve, où il incombe au plaignant de démontrer qu'un tel service nuirait à l'intérêt public.

Les délibérations de la régie se déroulent souvent dans un cadre quasi-judiciaire. Les plaignants peuvent s'opposer au service ou aux changements proposés. Ceux-ci regroupent habituellement des transporteurs agréés qui fournissent un service similaire ou qui seraient touchés par ce service nouveau ou additionnel.

Qui sont les entreprises qui font partie de cette industrie? L'industrie du transport public en Nouvelle-Écosse regroupe des entreprises qui offrent des services réguliers, des services nolisés, des services de transport de colis, des services de transport scolaire et des services à contrat.

La Nouvelle-Écosse a constaté qu'à l'intérieur des entreprises intégrées d'autocar, ce sont les services nolisés de même que les messageries par autocar qui contribuent à assurer la viabilité financière des services réguliers. Il y a une synergie entre le volet financier de l'opération, l'équipement et les chauffeurs. Les nouveaux véhicules sont habituellement utilisés, dans un premier temps, par les services nolisés avant d'être utilisés par les services réguliers.

Ce qui complique toutefois la situation en Nouvelle-Écosse, c'est l'arrivée, sur le marché, d'un grand nombre de fourgonnettes non réglementées qui livrent concurrence directe aux exploitants de services réguliers sur les principaux axes routiers interurbains. Ces fourgonnettes ne sont assujetties ni à la réglementation économique, ni aux normes de sécurité applicables au transport public, ni aux exigences relatives à l'assurance. Le gouvernement entend corriger cette situation très bientôt.

Le service de transport à horaire fixe est assuré par SMT/Acadian Lines sur la plupart des routes de la Nouvelle-Écosse. Acadian Lines, le plus important fournisseur de services de transport régulier en Nouvelle-Écosse, assure la navette entre Halifax et Sydney et entre Halifax et Amherst, trois fois par jour. Les autobus passent par Truro. Acadian assure également la navette, une fois par jour, entre Halifax et Kentville, et entre Halifax et Digby. Elle assure la navette, quatre jours semaine, entre Digby et Yarmouth.

DRL Coachlines, de Terre-Neuve, qui a remplacé la compagnie McKenzie Bus Ligne, assure la navette, une fois par jour, entre Sherbrooke et Halifax, le long du Eastern Shore. Zinck's Bus Company assure la navette, une fois par jour, entre Sherbrooke et Halifax, le long du Eastern Shore.

Other services include Al and Sons Cabs and Vans, which operates once daily between Canso and Antigonish, and Transoverland, which operates once daily, three days per week between Cheticamp and Sydney.

There are two regulated scheduled service operators from Charlottetown to Halifax and one regulated service operator from Halifax to Charlottetown, utilizing a total of seven large vans on a daily basis.

There could be up to 35 unregulated vans operating within Nova Scotia and to and from Nova Scotia on a daily basis, primarily into or out of Halifax. The vans tend to follow the main highway routes, the same routes as the intercity bus operators.

The SMT group of companies, including Acadian Lines, Nova Charter Services, SMT Eastern and Pictou County Bus Services, is the largest provider of charter and tour services in Nova Scotia.

DRL Coach lines, which received McKenzie Bus Line's charter licences with its takeover of the South Shore scheduled route, has established itself as a major player in the intra- and extra-provincial Nova Scotia charter market, especially as the largest supplier of cruise ship day excursion services in Nova Scotia.

The Perry Rand group of companies, made up of Boyd's Bus Service, Bluenose Transit, Reid's Bus Service, The Bus Boys, Zinck's Bus Company and Perry Rand Limited, are major suppliers in the motor coach and activity charter bus markets.

In addition, Trius Tours of Charlottetown, Moncton Transit, Transoverland, Julian Carabin Enterprises, W.C. Rooney Transportation, Cabana Charters & Tours Limited, Atlantic Tours Gray Line, and Pat's Tour Bus of Campbellton, New Brunswick, provide motor coach charter and tour services within, into and from Nova Scotia.

There are numerous activity bus operations that operate non-motor coach charter and contract services within Nova Scotia and from Nova Scotia to other parts of Eastern Canada.

There are also a number of unregulated operators, that is, operators utilizing small vans, who have developed new eco-tourism products for individuals and small groups who are looking for educational, recreational, and environmental experiences.

Regulated carriers have recently implemented amphibious sea/land charter and scheduled tour services within downtown Halifax.

What changes have we seen in the marketplace? Acadian Lines experienced nearly a 50 per cent decline in passengers in the decade from 1986 to 1996, with a continued decline to about 1999.

La compagnie Al and Sons Cabs and Vans assure la navette, une fois par jour, entre Canso et Antigonish, tandis que Transoverland assure la navette, une fois par jour, trois jours semaine, entre Cheticamp et Sydney.

Il y a deux entreprises de transport à horaire fixe, réglementées, qui assurent la navette entre Charlottetown et Halifax, et une entreprise de transport réglementée qui assure la navette entre Halifax et Charlottetown. Elles utilisent, tous les jours, sept grandes fourgonnettes pour assurer le transport des passagers.

Il pourrait y avoir jusqu'à 35 fourgonnettes non réglementées qui assurent, tous les jours, un service de transport à l'intérieur de la Nouvelle-Écosse, et aussi à destination et en provenance de la Nouvelle-Écosse, et surtout de Halifax. Les fourgonnettes ont tendance à emprunter les grands axes routiers et les mêmes parcours que les transporteurs interurbains.

SMT, qui regroupe Acadian Lines, Nova Charter Services, SMT Eastern and Pictou County Bus Services, est le plus important fournisseur de services de transport nolisé en Nouvelle-Écosse.

DRL Coach Lines, qui a récupéré le permis de nolisement de McKenzie Bus Ligne quand il a pris en charge son service de transport régulier dans le district de South Shore, est devenu le plus gros joueur du marché intra et extraprovincial du transport nolisé de la Nouvelle-Écosse, et le principal fournisseur de services de croisière touristique d'un jour, en Nouvelle-Écosse.

Le groupe Perry Rand, qui regroupe Boyd's Bus Service, Bluenose Transit, Reid's Bus Service, The Bus Boys, Zinck's Bus Company et Perry Rand Limited, sont les principaux fournisseurs de services d'autocars et nolisés.

Trius Tours, de Charlottetown, Moncton Transit, Transoverland, Julian Carabin Enterprises, W.C. Rooney Transportation, Cabana Charters & Tours Limited, Atlantic Tours Gray Ligne et Pat's Tour Bus, de Campbellton, au Nouveau-Brunswick, fournissent des services de transport par autocar nolisé à l'intérieur de la province, de même qu'à destination et en provenance de la Nouvelle-Écosse.

Il existe de nombreuses entreprises qui offrent des services de transport par autobus nolisé et des services à contrat à l'intérieur de la Nouvelle-Écosse, et aussi entre la Nouvelle-Écosse et d'autres régions de l'est du Canada.

Il y a, par ailleurs, plusieurs entreprises non réglementées, c'est-à-dire des exploitants de petites fourgonnettes, qui offrent de nouveaux produits axés sur l'écotourisme aux particuliers et aux petits groupes qui cherchent à vivre des expériences éducatives, récréatives et environnementales.

Enfin, des transporteurs réglementés offrent, depuis peu, des services nolisés et réguliers amphibies, c'est-à-dire terre/eau, au centre-ville d'Halifax.

Quels changements avons-nous noté dans le marché? Acadian Lines a vu sa clientèle diminuer de près de 50 p. 100 entre 1986 et 1996. Cette baisse s'est poursuivie jusqu'en 1999,



where passenger traffic levelled off. In the last couple of years, however, Acadian has experienced modest growth, in the 2 per cent to 3 per cent range per annum.

After many years of significant decline, in excess of 75 per cent over the 10 years between 1986 and 1996, with the previous operator, McKenzie Bus Line, and after initial declines under DRL Coachlines, ridership has stabilized along the South Shore. DRL has instituted daily return service between Yarmouth and Halifax, as the tide of falling traffic levels appears to have been stemmed.

Numerous reasons have been suggested for this large decline in ridership, including pricing, competition from other modes and changing demographics, but most important is the preference for the private automobile. The increase in unregulated van services throughout the province is also having a significant negative effect on existing scheduled bus service. In some cases, these vans provide door-to-door service.

Scheduled bus carriers have been forced to do a number of things in order to address the reduction in ridership. Acadian's Halifax-Sydney service has been reduced from four to three daily frequencies, with consideration being given for a further reduction in light of the competition from vans; its Halifax-Yarmouth service has been reduced from twice daily service to once daily, four times a week, with consideration being given to contracting the Digby-Yarmouth portion to a smaller carrier; and the Truro-Amherst service through the Wentworth Valley has been reduced to once a day in each direction, with the other two frequencies going via the Cobequid Pass.

In 1998, McKenzie Bus Line was granted its application to abandon its South Shore route, but DRL Coachlines Limited was subsequently granted authority to operate MacKenzie's scheduled service and also received MacKenzie's charter service licences. One casualty of this downsizing trend was Bluenose Transit's run from Truro to Amherst via Parrsboro; it was abandoned in 1995. In 1997, a hearing was held to consider an application by Zinck's Bus Company to abandon its Halifax to Sherbrooke run. The board did not grant the application.

The charter and tour industry has grown by approximately 5 per cent per annum over the past 10 years, particularly in the area of tourism. The board has approved nearly 100 applications from new operators or for amendments to existing licences. DRL Coachlines has increased the number of motor coaches licensed to provide general charter services from 8 to 16 units on a year-round basis. There are certain peak days during the busy tourist season when additional coaches must be made available to meet demand, especially for the cruise ship business. The URB has provided flexibility within the regulations through temporary licences to address these peak demands; for example, DRL was granted an additional 75 units during the peak 2001 summer season.

année où le trafic passagers s'est stabilisé. Au cours des dernières années, Acadian a toutefois connu une croissance modeste de l'ordre de 2 ou 3 p. 100 par année.

Après avoir enregistré une baisse notable de plus de 75 p. 100 sur 10 ans, soit entre 1986 et 1996, sous l'ancien propriétaire, McKenzie Bus Lines, et après avoir connu une baisse initiale sous DRL Coachlines, l'achalandage s'est stabilisé dans le district de South Shore. DRL a implanté un service de navette quotidien entre Yarmouth et Halifax, de sorte que le mouvement à la baisse du trafic semble s'être arrêté.

De nombreuses raisons ont été invoquées pour expliquer ce phénomène, dont le prix, la concurrence livrée par d'autres modes de transport et les changements démographiques. Toutefois, la cause principale semble être la préférence pour l'automobile. Le nombre accru de fourgonnettes non réglementées dans la province a également un impact négatif important sur le service régulier existant. Dans certains cas, ces fourgonnettes fournissent un service à domicile.

Les transporteurs à horaire fixe ont été obligés de prendre certaines mesures pour composer avec la baisse de clientèle. Acadian a réduit son service entre Halifax et Sydney, la navette étant assurée trois fois par jour au lieu de quatre. D'autres réductions sont envisagées, en raison de la concurrence livrée par les fourgonnettes. L'entreprise a également réduit son service entre Halifax et Yarmouth, la navette étant assurée une fois par jour seulement au lieu de deux, quatre jours semaine. Elle envisage en outre de confier le trajet Digby-Yarmouth à un transporteur plus petit. La navette entre Truro et Amherst, via Wentworth Valley, n'est désormais effectuée qu'une fois par jour dans les deux sens, deux autres. Deux autres trajets sont effectués via Cobequid Pass.

En 1998, McKenzie Bus Ligne a été autorisé à abandonner le parcours du district de South Shore. DRL Coachlines Limited a, par la suite, été autorisé à exploiter le service régulier offert par McKenzie, en plus de recevoir le permis de nolisement de celui-ci. Cette réduction de service a fait une victime: le parcours Truro-Amherst, via Parrsboro, desservi par Bluenose Transit, a été abandonné en 1995. En 1997, on a tenu une audience en vue d'examiner la demande du transporteur Zinck's Bus Company, qui voulait abandonner le parcours Halifax-Sherbrooke. Sa demande a été rejetée.

L'industrie du transport par autocar nolisé a connu une croissance d'environ 5 p. 100 par année au cours des 10 dernières années, surtout dans le secteur touristique. La régie a approuvé une centaine de demandes présentées par de nouveaux exploitants ou visant à modifier des permis existants. DRL Coachlines a porté de 8 à 16 le nombre d'autocars qui fournissent des services de transport nolisé à l'année. Pendant la saison touristique, des autocars additionnels doivent être prévus certains jours de pointe pour répondre à la demande, surtout du côté des croisières touristiques. Le URB a prévu des assouplissements dans les règlements, qui permettent l'octroi de permis temporaires pour répondre aux pointes de la demande. DRL, par exemple, s'est vu accordé 75 unités additionnelles au cours de la saison estivale 2001.

Your committee has been given a very challenging assignment. The questions are fairly straightforward, but the answers are rather difficult and they can vary from jurisdiction to jurisdiction.

In closing, I should like to wish the committee well. As you state in your background paper, I truly hope that you are able to find new perspectives and bring the parties involved to some new state of agreement. I look forward to your report.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Stonehouse, especially for the concluding comments.

I am concerned about the vans that you mentioned a few times in your presentation. The vans tend to follow the main highway routes, the same routes as the intercity bus operators, and they are not regulated. Does that mean that unregulated vans are operating illegally, or are they exempt?

**Mr. Stonehouse:** They are exempted from the Motor Carrier Act, under the stipulations that the Motor Carrier Act only addresses those public passenger vehicles that have at least nine passenger seats. These vans are usually eight-seated, one for the driver, and so they do not come under the economic regulations, nor do they come under the safety regulations at this point in time. The government has recognized this and shortly will be addressing the safety issues as well as the insurance.

**The Chairman:** That is what you have on page 2 of your presentation. What kind of regulation do you want to impose on the vans? Would you regulate the service? Would you regulate their fares?

**Mr. Stonehouse:** No, it will not be an economic regulation. It will only deal with the safety regulation and the minimum insurance requirements, the same safety regulation that the larger vans and the larger buses are adhering to — that is, those regulations under the National Safety Code.

**The Chairman:** Is economic regulation of the industry still appropriate, or should some or all of the industry be deregulated now or at some point in the foreseeable future?

**Mr. Stonehouse:** Well, we are looking forward to what some of the other representatives say here. The government is very interested in that. The government has chosen at this point to continue economic regulation of the industry.

**The Chairman:** Are the differences between the provincial bus regimes that have developed over the last decade detrimental to the industry or the travelling public, and if so, what is the appropriate remedy? Which level of government should implement it?

**Mr. Stonehouse:** The standard now is if a bus is crossing provincial boundaries, it is under the federal government, so the federal government has assumed or has been given that role. As I said in my presentation — and you note it in your background document — the courts have determined that if one portion of a

Votre comité s'est vu confier un mandat fort ambitieux. Les questions sont assez simples, mais les réponses sont plutôt difficiles et peuvent varier d'une région à l'autre.

Pour terminer, j'aimerais souhaiter bonne chance au comité. Comme vous l'indiquez dans votre document d'information, j'espère que vous serez en mesure de trouver de nouvelles orientations et d'amener les parties à s'entendre. J'attends avec impatience votre rapport.

**La présidente:** Merci, monsieur Stonehouse, surtout pour ces derniers commentaires.

Vous avez parlé des fourgonnettes à quelques reprises. Ces fourgonnettes ont tendance à emprunter les mêmes axes routiers que les transporteurs interurbains. Or, elles ne sont pas réglementées. Est-ce que cela veut dire que les fourgonnettes non réglementées sont illégales ou qu'elles sont exemptées de la réglementation?

**M. Stonehouse:** Elles ne sont pas assujetties à la Motor Carrier Act, puisque cette loi ne s'applique qu'aux véhicules de transport public qui comptent au moins neuf places. Les fourgonnettes comptent habituellement huit places, dont une pour le chauffeur, de sorte qu'elles ne sont pas visées par la réglementation économique ou les normes de sécurité, pour l'instant. Le gouvernement est conscient de la situation et compte prendre des mesures très bientôt pour régler la question des normes de sécurité et des exigences en matière d'assurance.

**La présidente:** C'est ce que vous dites à la page 2 de votre mémoire. Quel genre de réglementation comptez-vous imposer aux fourgonnettes? Allez-vous réglementer le service? Les tarifs?

**M. Stonehouse:** Non, ce secteur ne sera pas soumis à une réglementation économique. Nous voulons uniquement lui imposer des normes de sécurité et des exigences minimales en matière d'assurance. Les normes de sécurité sont les mêmes que celles qui s'appliquent aux fourgonnettes et aux autobus de plus grande taille — elles figurent dans le Code national de sécurité.

**La présidente:** La réglementation économique de l'industrie est-elle encore appropriée? Convient-il de déréglementer une partie ou l'ensemble de cette industrie maintenant ou dans un avenir prévisible?

**M. Stonehouse:** Et bien, nous attendons de voir ce que certains des autres représentants vont dire. C'est une option qui intéresse beaucoup le gouvernement. Il a choisi, pour l'instant, de poursuivre la réglementation économique de l'industrie.

**La présidente:** Est-ce que les différences qui sont apparues entre les régimes provinciaux du transport par autocar pendant la dernière décennie nuisent à l'industrie ou aux voyageurs? Dans l'affirmative, quel est le remède qui s'impose? Quel palier de gouvernement devrait l'apporter?

**M. Stonehouse:** D'après les règles en vigueur, l'autobus qui se rend dans une autre province est régi par le gouvernement fédéral. C'est donc à lui qu'incombe cette responsabilité. Comme je l'ai indiqué — et vous le notez dans votre document d'information — les tribunaux ont statué que si une partie des activités d'un



bus operation is federal then all operation is federal. Hence, it is obvious that the determination that the federal government makes will have a significant impact on what we do in this province or have to do in this province. There really cannot be two regimes operating, because it will not be fair to one or the other operator.

**The Chairman:** What is the impact of the industry consolidation over the last decade? Is this apparently continuing consolidation of the industry an issue requiring government attention?

**Mr. Stonehouse:** What we have found in Nova Scotia is that there has not been very much consolidation of the industry. There has been some. SMT Eastern out of New Brunswick has purchased Acadian Bus Lines, and DRL out of Newfoundland purchased McKenzie Bus Lines. Nevertheless, it seems there has not been the consolidation within the province itself. It has been more on a regional basis.

**The Chairman:** So you seem to agree in your presentation on the decline in ridership.

**Mr. Stonehouse:** Yes, there has been a significant decline in ridership, and as we indicated, it is probably for a number of very clear reasons. There are still those out there that require public transportation, and what we are seeing is that in some cases it has reduced to a certain level. It has levelled off probably at a base level, but the popularity of what we refer to as unregulated vans has really increased over the past number of years. I think it is somewhat unique to Nova Scotia.

**The Chairman:** Is it because rural areas would need more services and they would use the van?

**Mr. Stonehouse:** Well, the van provides convenience. Sometimes, the service is door to door. I think that is probably one of the reasons. They are priced competitively with the intercity bus operators.

In the situation in Nova Scotia, Halifax is central, particularly for medical services, as well as educational services: there are a number of universities that are in this area. It would appear that the van services are providing a particular level of services that the public is looking for.

**Mr. Bernie Swan, Transportation Policy Analyst, Department of Transport, Government of Nova Scotia:** It is not just the vans that are causing the decline though. The decline started before the vans ever became popular in Nova Scotia. The best example of that is the south shore run that is now operated by DRL. Under McKenzie, in 1994 there were 80,000 passengers on that run. That declined under McKenzie in 1996, down to about 14,000. So it is pretty hard for a business to survive with those declines.

**The Chairman:** Are cabs used sometimes for transportation in small areas?

transporteur relève du gouvernement fédéral, alors toutes ses activités sont de compétence fédérale. La décision du gouvernement fédéral a donc un impact majeur sur ce que nous faisons dans cette province, ou sur ce que nous devons faire. Il ne peut pas vraiment y avoir deux régimes, car ce n'est pas juste pour les exploitants.

**La présidente:** Quelle a été l'incidence de la rationalisation de l'industrie au cours de la dernière décennie? Cette rationalisation, qui semble se poursuivre, est-elle une question qui nécessite l'attention du gouvernement?

**M. Stonehouse:** Nous n'avons pas assisté à une grande rationalisation de l'industrie en Nouvelle-Écosse. SMT Eastern, du Nouveau-Brunswick, a acheté Acadian Bus Lines, et DRL, de Terre-Neuve, a acheté McKenzie Bus Lines. Il ne semble pas y avoir eu de rationalisation à l'intérieur de la province même. Celle-ci s'est plutôt faite sur une base régionale.

**La présidente:** Vous êtes donc d'accord pour dire qu'il y a une baisse de la clientèle.

**M. Stonehouse:** Oui, il y a eu une baisse importante de la clientèle, et comme nous l'avons indiqué, il y a sans doute plusieurs raisons très claires qui expliquent ce phénomène. Il y a des gens qui continuent de compter sur le système de transport public pour se déplacer. Nous avons constaté que la clientèle, dans certains cas, a diminué. Cette baisse s'est probablement stabilisée, sauf que la popularité des fourgonnettes non réglementées a beaucoup augmenté ces dernières années. C'est une situation propre à la Nouvelle-Écosse.

**La présidente:** Est-ce parce qu'ils ont besoin davantage de services que les habitants des régions rurales vont utiliser la fourgonnette?

**M. Stonehouse:** Eh bien, la fourgonnette est pratique et les exploitants offrent parfois un service à domicile. C'est sans doute une des raisons qui expliquent sa popularité. Les fourgonnettes et les autobus offrent des tarifs compétitifs.

Dans le cas de la Nouvelle-Écosse, Halifax est une ville centre, surtout pour les services médicaux et éducatifs. On y trouve plusieurs universités. Les fourgonnettes semblent offrir un service particulier que recherche le public.

**M. Bernie Swan, analyste des politiques sur les transports, ministère des Transports, gouvernement de la Nouvelle-Écosse:** Ce ne sont pas seulement les fourgonnettes qui sont à l'origine de cette baisse. Celle-ci a commencé bien avant que les fourgonnettes ne deviennent populaires en Nouvelle-Écosse. Prenons l'exemple du parcours du district de South Shore, qui est maintenant desservi par DRL. Il y avait 80 000 personnes qui faisaient le trajet quand McKenzie assurait le service, en 1994. Le nombre de passagers est tombé à environ 14 000, en 1996. Il est donc très difficile de survivre dans ce genre de contexte.

**La présidente:** Est-ce qu'on fait appel parfois aux taxis dans les petites localités?

**Mr. Swan:** Within an hour, quite often, I suppose, of Halifax. You even hear of the case of Sydney to Halifax, but that would not be the rule though. It would be a special case. I have heard of cases, for example, of people coming in from the fishing boats and wanting to get to Sydney. They want to get home as fast as they can, they have just made a lot of money out on the water, so a cab is no problem for them; three or four hop in and away they go.

**Senator Forrestall:** I am replacing Senator Spivak, who has had a fall. She is very interested in this work.

We have heard for some time now that the province is looking at some changes. You said "soon." The chair and others around the table will recognize my reaction to the word "soon" from government; it is almost unnatural. When do you think that might happen?

**Mr. Stonehouse:** The changes that are being looked on regular vans have to do with applying safety regulations as well as van insurance requirements. We are well along in the process. The matter is with our Department of Justice. We are just finalizing how this stuff should be worded. I would expect that within a month or so a proposal will be presented to government for their consideration.

**Senator Forrestall:** Your aim is to have it in front of the legislature this spring?

**Mr. Stonehouse:** It does not need to go before the legislature as regulations. It will have to go before executive council of the government for their consideration.

**Senator Forrestall:** That leads me then to the question I was really after. Why could we not have gone ahead, by regulation, with certain aspects of this that have obviously been of concern over the last many years, as a matter of fact? Why could we not have done it instead of saving it all up to do it at one time?

**Mr. Stonehouse:** The only aspect of doing it is rewriting the National Safety Code regulations that apply to buses and putting them in the context of a smaller vehicle. We have been working with our legal advisers for over a year now to develop that.

**Senator Forrestall:** Will we, at the end of this then, be in sync with our fellow provinces across the country?

**Mr. Stonehouse:** I am not sure what the situation is in other provinces in regard to these small vans. They seem to be somewhat unique to Nova Scotia. I do not think it has been as significant an issue in other provinces as it has been in Nova Scotia. I think our act and regulations were written in such a way that these small vans were exempt from regulation. The smaller type vehicles were deemed to be only an interest in the taxi industry. Each municipality regulates its own taxi industry.

**M. Swan:** Oui, souvent, si on se trouve à une heure d'Halifax. Il y a même des personnes qui prennent un taxi entre Sydney et Halifax, mais c'est assez exceptionnel. Il y a, par exemple, des gens qui descendent des bateaux de pêche et qui veulent se rendre à Sydney. Ils veulent rentrer chez eux le plus vite possible. Comme la pêche a été fructueuse et qu'ils ont gagné beaucoup d'argent, prendre un taxi pour eux n'est pas un problème.

**Le sénateur Forrestall:** Je remplace le sénateur Spivak, qui a fait une chute et s'est blessée. Cette étude l'intéresse beaucoup.

On nous dit depuis quelque temps déjà que le gouvernement de la province compte apporter des changements. Vous avez dit qu'il les apporterait «très bientôt». Or, la présidente et les autres membres du comité savent pourquoi je réagis de cette façon quand j'entends les mots «très bientôt» de la part d'un gouvernement. Ce n'est presque pas naturel. Quand pensez-vous que ces changements vont être apportés?

**M. Stonehouse:** Dans le cas des fourgonnettes, nous voulons instituer des normes de sécurité et imposer des exigences en matière d'assurance. Le processus est bien engagé. C'est le ministère de la Justice qui pilote le dossier. Nous sommes en train de mettre la dernière main au libellé des règlements. Le gouvernement devrait recevoir une proposition d'ici un mois.

**Le sénateur Forrestall:** Vous voulez que l'assemblée législative en soit saisie ce printemps?

**M. Stonehouse:** Il n'est pas nécessaire de soumettre les règlements à l'assemblée législative. Ils sont examinés par le conseil exécutif du gouvernement.

**Le sénateur Forrestall:** Ce qui m'amène à la question qui m'intéresse vraiment. Pourquoi n'avons-nous pas réglementé les aspects de l'industrie qui suscitent beaucoup d'inquiétudes depuis de nombreuses années? Pourquoi n'avons-nous pas procédé par voie de règlement au lieu d'attendre et de tout faire en même temps?

**M. Stonehouse:** Le seul aspect à considérer est la refonte des règles du Code national de sécurité qui s'appliquent aux autobus et leur adaptation au contexte d'un plus petit véhicule. Nous travaillons avec nos conseillers juridiques depuis plus d'un an là-dessus.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce qu'en fin de compte nos règles sont harmonisées à celles des autres provinces du pays?

**M. Stonehouse:** Je ne sais pas très bien ce qui se passe dans les autres provinces relativement à ces petites fourgonnettes. Elles semblent être assez uniques à la Nouvelle-Écosse. Je ne crois pas qu'elles aient posé dans les autres provinces le problème que connaît la Nouvelle-Écosse. Je pense que notre loi et nos règlements ont été rédigés de telle manière qu'ils ne touchaient pas ces petites fourgonnettes. L'on considérerait que seule l'industrie des taxis s'intéressait aux véhicules de plus petite taille. Chaque municipalité réglemente sa propre industrie de transport par taxis.



Sp, you can call it a loophole or whatever. This determination was done prior to the proliferation of vans. They seem to have slipped between the cracks with respect not only to economic regulations but safety regulations. The government has taken on that issue around the safety regulations to ensure that they operate under the same safety regime that any other public passenger service operates in Nova Scotia.

**Senator Forrestall:** How significant is the development of the cruise ship industry? Is it measurable in terms of dollars?

**Mr. Stonehouse:** I do not have the dollar amount, but it has grown significantly. Last year I think they set a record for the number of calls and the number of passengers. So there is a huge demand when they are in port, particularly if you get more than one cruise ship in here at a time, and that does happen from time to time. The board has addressed some of those needs by adding temporary licences for that particular purpose, so that they can all pile in a bus and go down to Peggy's Cove or do a city tour or some other tour and related activity.

**Senator Forrestall:** In the changes you will make, will you be addressing — without getting into deregulation now from an economic point of view, are you looking at that in terms of some new thrusts you are considering?

**Mr. Stonehouse:** No, the only direction government has given is to apply safety regulations to these new —

**Senator Forrestall:** The safety insurance?

**Mr. Stonehouse:** The safety insurance, no other economic type of regulation, only on the safety side.

**Senator Forrestall:** If you buy the insurance and you have the equipment, go to work.

**Mr. Stonehouse:** Yes, that is what is deemed the position of the government at this point in time.

**Senator Forrestall:** They actually let somebody else do the work, the heavy work, use the equipment, safety it up and so on.

**Mr. Stonehouse:** Yes, that is what the government wants to ensure.

**The Chairman:** Where does someone go to catch a van? Does he or she go to a bus station, or telephone for one? Do you have any percentage on the use of the vans, a percentage of regular buses?

**Mr. Stonehouse:** No, we do not, which is one of the benefits of regulating for them on the safety. We will then understand exactly how many there are out there. The only way we can know at present is by looking at the ads in the paper and by casual observance on the streets of Halifax. Usually, as I say, they can make door-to-door stops. There is probably a stop near the major

Alors, vous pouvez appeler cela une faille de la réglementation, ou tout ce que vous voulez. Cette règle a été formulée avant la prolifération des fourgonnettes. Elles semblent s'être glissées dans les failles de la loi, non seulement sur le plan de la réglementation économique, mais aussi en matière de sécurité. Le gouvernement s'est attaqué à ce problème des règlements de sécurité pour s'assurer que les fourgonnettes soient assujetties aux même normes de sécurité que tout autre service de transport public de la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Forrestall:** Quelle est la mesure de la croissance de l'industrie des croisières? Est-ce que c'est mesurable en dollars?

**M. Stonehouse:** Je n'en connais pas le montant, mais l'industrie a connu une forte croissance. L'année dernière, je pense qu'elle a atteint un record sur le plan du nombre d'appels et de passagers. C'est donc qu'il y a une énorme demande lorsque ces bateaux sont à un port, particulièrement s'il s'y trouve plus d'un bateau de croisière à la fois, ce qui arrive de temps en temps. L'URB a réglé le problème en attribuant des permis temporaires à cette fin particulière, pour que tout le monde puisse s'entasser dans un autobus et aller à Peggy's Cove, faire un tour en ville ou toute autre visite touristique et activité connexe.

**Le sénateur Forrestall:** Dans les changements que vous comptez apporter, est-ce que vous traiterez — sans parler dès maintenant de déréglementation d'un point de vue économique — est-ce que vous examinez la question sous l'angle des nouvelles orientations que vous envisagez?

**M. Stonehouse:** Non, la seule orientation qu'a adoptée le gouvernement, c'est l'application de dispositions liées à la sécurité à ces nouvelles...

**Le sénateur Forrestall:** L'assurance sécurité?

**M. Stonehouse:** Oui, sur la sécurité; pas d'autre règlement de nature économique, rien que l'aspect de la sécurité.

**Le sénateur Forrestall:** Si vous achetez l'assurance et que vous avez l'équipement qu'il faut, vous vous mettez au travail.

**M. Stonehouse:** Oui, c'est ce qui est considéré comme la position du gouvernement pour l'instant.

**Le sénateur Forrestall:** En fait, ils laissent d'autres faire le travail, le dur labeur, utiliser l'équipement, en assurer la sécurité, et cetera.

**M. Stonehouse:** Oui, c'est ce dont le gouvernement veut pouvoir s'assurer.

**La présidente:** Où faut-il aller pour prendre une fourgonnette? Est-ce que c'est à une station d'autobus, ou faut-il téléphoner? Connaissez-vous le pourcentage d'utilisation des fourgonnettes, celui des autobus ordinaires?

**M. Stonehouse:** Non, nous ne le savons pas, et c'est l'un des avantages que présentent les dispositions relatives à la sécurité. Nous pourrions ainsi comprendre exactement combien sont en fonction. Le seul moyen pour nous de savoir actuellement, c'est en examinant les encarts publicitaires des journaux et en observant les rues d'Halifax. Généralement, comme je l'ai dit, ils peuvent

hospitals in Halifax, as well as at some of the major hotels. They seem to work out the stops in accordance with where their passengers are going.

**The Chairman:** Does an individual telephone for a van?

**Mr. Stonehouse:** Oh, yes, they all have 1-800 numbers. Some may even be found circulating around some of the bus stops. It is very competitive.

**Senator Callbeck:** You say here that vans have nine seats. They are subject to regulatory oversight for economic and safety regulations. So the changes you are going to make are to cover vans that carry eight or less people. How low are you going to go?

**Mr. Stonehouse:** Any public passenger vehicle that is hauling somebody for hire, regardless of the size, will come under the safety regime.

**Senator Callbeck:** So if you have nine seats, you are going to have the economic and safety regulations; if you have eight, you do not.

**Mr. Stonehouse:** Just the safety and the insurance.

**Senator Callbeck:** You mentioned that large buses only adhere to safety and insurance right now. Did I understand you properly?

**Mr. Stonehouse:** Nine seats and up, whatever the maximum seats are, 52 or 53, are regulated fully within Nova Scotia. Someone who wants to get into the business has to apply to the URB. That service will come under the full regulatory regime, including economic, safety, and insurance.

**Senator Callbeck:** Did you say up to 52 seats?

**Mr. Stonehouse:** Whatever the number is; I forget.

**Senator Callbeck:** Does a bus with more than 52 seats come under the full regulatory regime as well?

**Mr. Stonehouse:** Yes.

**Mr. Swan:** Anything having nine seats and up would be subject to both economic and safety regulations. Mr. Stonehouse said 52, but 55 is probably the maximum.

**Senator Callbeck:** When an operator gets permission to operate on a certain route, is that licence only for a certain length of time? Does the operator have to get that licence renewed every so often?

**Mr. Swan:** No, once an operator is granted a licence, that is it; there is no requirement to renew it periodically. What an operator might have to return to the URB for is to change a fare, change the stops or the routing; as well, an operator probably has to advise the board if there is a change of equipment.

faire des arrêts de porte à porte. Il y a probablement un arrêt aux portes des principaux hôpitaux d'Halifax et aussi de certains des principaux hôtels. Ils semblent décider des arrêts en fonction de la destination de leurs passagers.

**La présidente:** Est-ce qu'il faut téléphoner pour faire venir une fourgonnette?

**M. Stonehouse:** Oh, oui, ils ont tous des numéros 1-800. Il y en a même qui circulent aux alentours des arrêts d'autobus. C'est un milieu très compétitif.

**Le sénateur Callbeck:** Vous dites ici que les fourgonnettes ont neuf places. Celles-là sont assujetties à la réglementation économique et aux normes de sécurité. Alors, les changements que vous allez faire ne viseront que les fourgonnettes qui transportent moins de neuf personnes. Quel sera votre minimum?

**M. Stonehouse:** Tout véhicule qui transporte des passagers moyennant des frais, quelle que soit sa taille, sera assujetti aux normes de sécurité.

**Le sénateur Callbeck:** Alors, si vous avez neuf places, vous êtes assujetti aux dispositions économiques et aux normes de sécurité; si vous n'en avez que huit, vous ne l'êtes pas.

**M. Stonehouse:** Seulement qu'aux volets de la sécurité et de l'assurance.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que les gros autobus n'adhèrent que maintenant aux normes de sécurité et d'assurance. Vous ai-je bien compris?

**M. Stonehouse:** Les véhicules de transport de neuf personnes et plus, quel que soit le nombre maximum de places, 52 ou 53, sont pleinement réglementés en Nouvelle-Écosse. Quelqu'un qui veut se lancer sur ce marché-là doit faire une demande à l'URB. Son service sera assujetti à l'intégralité du régime de réglementation, y compris ses volets économique, de sécurité et d'assurance.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez bien dit jusqu'à 52 places?

**M. Stonehouse:** Je n'en sais plus le nombre exact.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce qu'un autobus de plus de 52 places est aussi assujetti à l'intégralité du régime de réglementation?

**M. Stonehouse:** Oui.

**M. Swan:** Tout véhicule de neuf places et plus serait assujetti à la réglementation économique et aux normes de sécurité. M. Stonehouse a dit 52 places, mais le maximum est probablement 55.

**Le sénateur Callbeck:** Lorsqu'un exploitant obtient l'autorisation d'exploiter un circuit particulier, est-ce que ce permis a une durée limitée? Est-ce que l'exploitant doit faire renouveler son permis de temps en temps?

**M. Swan:** Non, une fois qu'un exploitant obtient un permis, il l'a pour de bon; il n'y a aucune obligation de renouveler le permis périodiquement. Par contre, l'exploitant peut devoir retourner à l'URB pour modifier ses tarifs, ses arrêts ou ses circuits; de plus, l'exploitant doit probablement avertir l'URB s'il change d'équipement.



**Senator Callbeck:** Are the fares based on expenditures plus a certain percentage?

**Mr. Swan:** That is probably best asked of the carriers. From a regulatory perspective, the carrier will make an application to the board about the proposed fare and will provide arguments for that. The board will determine whether that is a fair and reasonable charge. The carrier is mandated to abide by the fare that has been agreed to between with the Board.

**Senator Callbeck:** You mentioned a 50 per cent decline. Then you say that Acadian has experienced modest growth, 2 per cent to 3 per cent per year in the last couple of years. Why is that? Did they take on more routes?

**Mr. Stonehouse:** You would have to ask the carriers directly why they deemed that there has been a slight increase — probably through efficiencies and whatever, and within the regulations providing the types of services that they believe their customers want.

**Senator Oliver:** I am surprised at the drop in ridership, and I am surprised at the number of routes that are being dropped. I am surprised that there are so many Nova Scotians not being serviced by traditional buses the way they were years ago. You have indicated that this is largely because people are choosing private automobiles, because of changes in demographics and because of other modes.

On the other side of the coin, people are living longer, many move from urban areas to rural areas, and a number of seniors and disabled people cannot operate a motor vehicle. These people need access to some sort of public transportation. There are no trains; there are no helicopters; there are no boats. It would seem to me that given the road infrastructure buses and busing is the way to go.

My question to you is this: What should this committee be doing to ensure that the disabled and seniors living in rural or non-urban parts of this province have access to the urban centres? It is a question of public policy.

**Mr. Swan:** That can be answered in two ways. First of all, bus service is still there, and it covers a broad area of the province. It is there as an option. In our consultations back in 1998, seniors told us that they loved the van service primarily because of the pick-up service. I am not sure that this applies to the disabled because I do not believe the vans are wheelchair accessible.

However, there is the Community Transportation Assistance Program, which is an ongoing program run by the government. It is in the order of \$500,000. The key objective there is to implement accessible services, more than that even, inclusive services, which would be service for anyone, the disabled, the elderly, the underprivileged, in the rural areas of the province. I believe that

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce que les tarifs sont fixés en fonction des frais, plus un certain pourcentage?

**M. Swan:** Il vaudrait probablement mieux poser cette question aux transporteurs. Du point de vue de la réglementation, le transporteur dépose une demande à l'URB relativement aux tarifs proposés, et l'appuie de ses arguments. L'URB détermine si le tarif est équitable et raisonnable. Le transporteur est tenu de se conformer au tarif convenu avec l'URB.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez parlé d'une baisse de 50 p. 100. Ensuite, vous dites qu'Acadian a connu une croissance modeste, de 2 ou 3 p. 100 par année depuis deux ans. Comment cela se fait-il? Est-ce qu'ils ont accru leur réseau?

**M. Stonehouse:** Il faudrait que vous demandiez directement aux transporteurs pourquoi, à leur avis, il y a eu cette légère hausse — probablement par des gains d'efficacité, ou toute autre chose, et en offrant le genre de services que veut leur clientèle, d'après eux, conformément aux règlements.

**Le sénateur Oliver:** Je m'étonne de la baisse d'achalandage, et aussi du nombre de circuits qui ont été abandonnés. Je suis étonné qu'il y ait tant de Néo-Écossais qui ne reçoivent pas de services des autobus traditionnels qui leur étaient fournis il y a des années. Vous avez dit que c'est largement attribuable au fait qu'ils choisissent les véhicules privés, à cause des changements démographiques et, aussi, des autres modes de transport.

D'un autre côté, les gens vivent plus longtemps, beaucoup d'entre eux quittent les régions urbaines pour aller vivre en région rurale, et bien des aînés et des personnes handicapées ne peuvent conduire un véhicule motorisé. Ces gens-là ont besoin d'avoir accès à un mode de transport en commun. Il n'y a pas de trains, pas d'hélicoptères, pas de bateaux. Il me semble qu'étant donné les réseaux routiers, les autobus et le transport par autobus sont la solution.

La question que j'ai à vous poser est la suivante: que devrait faire ce comité pour s'assurer que les personnes handicapées et les aînés qui vivent en région rurale ou dans des secteurs non urbains de la province aient accès aux centres urbains? C'est une question de politique publique.

**M. Swan:** Il y deux façons de répondre à cette question. Tout d'abord, le service de transport par autobus existe encore, et il couvre une vaste partie de la province. C'est l'une des possibilités qui s'offrent. Lors des consultations que nous avons menées en 1998, les aînés nous ont dit qu'ils aiment beaucoup le service en fourgonnette, surtout parce qu'on vient les chercher à leur porte. Je ne suis pas sûr que cela s'applique aux personnes handicapées, parce que je ne crois pas que les fourgonnettes soient accessibles en fauteuil roulant.

Cependant, il y a un programme communautaire d'aide au transport, un programme continu que dirige le gouvernement. Il a un budget d'environ 500 000 \$. Le principal objectif est de créer des services accessibles, et même plus, des services inclusifs, soit des services pour tout le monde, les personnes handicapées, les aînés, les défavorisés, dans les régions rurales de la province. Je

six areas are currently benefiting from that, and there are another five areas that are currently studying how they can implement this type of service. That would be service on a local rural area.

**Senator Oliver:** Is that program funded 100 per cent by the province, that \$500,000?

**Mr. Swan:** No, no. The key objective was for these services to be self-funding, to be sustainable, but that is not practical. This \$500,000 is a subsidy. The program needs that subsidy; without it, it would not exist. That is the reality.

**Senator Oliver:** What percentage of Nova Scotia is covered by the Community Transportation Assistance Program?

**Mr. Swan:** As I said, six areas are benefiting from the program at present. Colchester County is an example. If we go back into the history of this — which I do not really want to do because it will take too long — we had a number of pilot projects around the province, Yarmouth and Colchester being examples, and they continue to benefit from this program.

The program runs in various parts of the province, and we are hoping that it will expand as more areas become aware of it.

One of the objectives of the program is for it to provide not only local service but feeder service into the mainline routes serviced by DRL or Acadian Lines — in other words, local and long-distance service. We are aware of the problem in Nova Scotia, and the government has tried to do something about it for all groups, whether the underprivileged, disabled, or the elderly.

**Senator Oliver:** Would a totally deregulated system not be better, so that other groups, carriers, and businesses from outside the province wanting to do business here could come in to help fill some of these voids?

**Mr. Stonehouse:** Well, if there is a void, a carrier can apply to the Utility and Review Board for a licence to operate a service.

**Senator Oliver:** Is it difficult; is there a difficult hurdle to get over?

**Mr. Stonehouse:** There is a hurdle, depending on the extent of the service that is being proposed; I imagine, it is directly related to the difficulty.

**Senator Oliver:** Have you considered the reverse onus that some other provinces are using now?

**Mr. Stonehouse:** That has been discussed, but at the present time the government has determined that it wants to stick with the regulatory regime that is now in place within this province.

**The Chairman:** I am still not sure I understand the economic regulating of buses with nine seats or more but not regulating the vans. You have two regimes, in fact. What do the big bus operators feel about this?

pense que six régions tirent actuellement parti de ce programme et cinq autres régions examinent les moyens de mettre en oeuvre ce type de service. Ce serait un service local de région rurale.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce que ce programme est financé intégralement par la province, ces 500 000 \$?

**M. Swan:** Non, non. Le principal objectif visé est que ces services s'autofinancent, qu'ils soient durables, mais ce n'est pas faisable. Cette somme de 500 000 \$ n'est qu'une subvention. Le programme en a besoin; sans elle, il ne peut exister. C'est aussi simple que cela.

**Le sénateur Oliver:** Quel pourcentage de la Nouvelle-Écosse est-il couvert par ce programme?

**M. Swan:** Comme je l'ai dit, six régions en tirent parti actuellement, notamment Colchester County. Si nous devons faire l'historique de ce programme — et je n'y tiens pas, parce que ce serait trop long — nous avons mené plusieurs projets pilotes dans la province, dont à Yarmouth et Colchester, et ces régions continuent d'exploiter le programme.

Le programme est en oeuvre dans diverses parties de la province, et nous espérons qu'il sera élargi au fur et à mesure que d'autres régions en prendront connaissance.

L'un des objectifs du programme est qu'il fournisse non seulement un service local, mais un service d'apport aux itinéraires du service principal qu'offre DRL ou Acadian Lines — autrement dit, le service local et interurbain. Nous sommes conscients du problème qu'il y a en Nouvelle-Écosse, et le gouvernement a essayé de faire quelque chose pour tous les groupes, que ce soit les personnes défavorisées ou handicapées ou les aînés.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce qu'un système complètement déréglementé ne serait pas mieux, pour que d'autres groupes, d'autres transporteurs et entreprises de l'extérieur de la province qui veulent entrer sur le marché d'ici puissent contribuer à combler ces lacunes?

**M. Stonehouse:** Et bien, s'il y a une lacune, un transporteur peut faire une demande de permis d'exploitation d'un service auprès de l'Utility and Review Board.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce difficile? Est-ce un obstacle difficile à franchir?

**M. Stonehouse:** C'est un obstacle, selon l'ampleur du service proposé; je suppose que c'est directement lié à la difficulté.

**Le sénateur Oliver:** Avez-vous envisagé le fardeau inverse, comme le font d'autres provinces actuellement?

**M. Stonehouse:** Il en a été question, mais pour l'instant, le gouvernement a décidé qu'il veut s'en tenir au régime qui est actuellement en vigueur dans la province.

**La présidente:** Je ne suis toujours pas sûr de comprendre pourquoi on voudrait imposer la réglementation économique des autobus de neuf places et plus, mais pas des fourgonnettes. Vous avez deux régimes, en réalité. Qu'en pensent les exploitants de gros autobus?



**Mr. Swan:** They will probably tell you later on today, no doubt.

**The Chairman:** Would you know?

**Mr. Stonehouse:** As indicated, the vans are having a negative effect on intercity bus services, no doubt about that, and probably could have an effect on actual levels of services that are being provided. It is an anomaly, certainly.

**Mr. Swan:** It is an anomaly; however, we are in a tricky situation. This sector came out of nowhere and all of a sudden it is very popular throughout the province. The dilemma is that if the smaller vans are subjected to full economic regulations, meaning the economic test, then in all likelihood, if we brought them all in before the URB with the public convenience and necessity entry test, they would not get a licence. Hence, they would be gone, and that would create an uproar. There are not a lot of them, maybe 35-odd vans throughout the province, to and from the province.

In our 1998 consultations, a large segment of people told us, "Do not take these things away from us." We are afraid that if we do subject them to economic regulation they will disappear. That is our dilemma.

**Senator Callbeck:** So what is involved there that would cause problems for the vans?

**Mr. Swan:** You have to prove to the Utility and Review Board that the service that you will provide is in the public interest.

**Mr. Stonehouse:** And needed. If these vans are travelling the same route as the intercity bus services, the bus companies, no doubt, would argue before the URB that there are 10, 12, 20 — whatever the number — empty seats on their runs and that therefore the need is not there. The board could probably find that there is not a public need for the vans, because there is already a service there, and a service with a sufficient capacity to handle the demand if the customers chose to use a bus.

**Senator Callbeck:** Is the cost of service for a van more expensive, because they pick you up at your house?

**Mr. Stonehouse:** They tend to be very price competitive with bus service.

**Senator Phalen:** Still on this van issue. Is there any record of the surge in van ridership?

**Mr. Stonehouse:** We do not have any record of number of people using vans — except from what we have heard — because they are not regulated. They are not required to file reports or anything like that.

You could estimate the number of vans out there, and there are a considerable number of them.

**M. Swan:** Ils vous le diront certainement plus tard aujourd'hui, je n'en doute pas.

**La présidente:** Le sauriez-vous?

**M. Stonehouse:** Comme je l'ai dit, les fourgonnettes ont des répercussions négatives sur les services interurbains, cela ne fait aucun doute, et elles auraient probablement un effet aussi sur les niveaux de services qui sont fournis. Il est certain que c'est une anomalie.

**M. Swan:** C'est une anomalie; cependant, nous sommes dans une situation un peu délicate. Ce secteur a surgi de nulle part et tout d'un coup, il est très en demande dans toute la province. Le dilemme, c'est que si les plus petites fourgonnettes sont assujetties à la pleine réglementation économique, c'est-à-dire au test économique, il est très probable que si nous les amenions toutes devant l'URB et leur faisons subir le test de commodité de nécessité publique, elles n'obtiendraient pas de permis. Ainsi, elles disparaîtraient, et cela susciterait des protestations. Il n'y en a pas beaucoup, peut-être 35 fourgonnettes environ dans toute la province, qui vont dans la province et en sortent.

Lors de nos consultations, en 1998, une grande partie des répondants nous ont dit «ne nous enlevez pas ces choses-là». Nous craignons, si nous les assujettissons à la réglementation économique, qu'ils disparaissent. C'est notre dilemme.

**Le sénateur Callbeck:** Alors de quoi s'agit-il, qu'est-ce qui poserait problème pour les exploitants de fourgonnettes?

**M. Swan:** Il faut prouver à l'Utility and Review Board que le service que vous allez fournir est d'intérêt public.

**M. Stonehouse:** Et nécessaire. Si ces fourgonnettes font les mêmes circuits que les autobus interurbains, les compagnies de transport par autobus soutiendront sans aucun doute devant l'URB qu'elles ont 10, 12, ou 20 places libres — quel qu'en soit le nombre — dans leurs véhicules et que, par conséquent, le besoin est inexistant. L'URB décréterait probablement qu'il n'y a pas de nécessité publique pour ces fourgonnettes, parce qu'il existe déjà un service, et un service d'une capacité suffisante pour répondre à la demande si les clients choisissaient de prendre un autobus.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce que le service en fourgonnette est plus cher, étant donné qu'on vient vous chercher chez vous?

**M. Stonehouse:** Ils ont tendance à offrir des prix très concurrentiels avec ceux du service d'autobus.

**Le sénateur Phalen:** Au sujet de ces fourgonnettes, encore. Y a-t-il des chiffres sur l'augmentation de la clientèle des fourgonnettes?

**M. Stonehouse:** Nous n'avons aucun chiffre sur l'utilisation des services de fourgonnettes — à part ce dont nous avons entendu — parce que ces services ne sont pas réglementés. Leurs exploitants ne sont pas tenus de déposer des rapports, ou quoi que ce soit du genre.

On pourrait faire une estimation du nombre de fourgonnettes en service, et il y en a beaucoup.

**Senator Phalen:** You said that these vans provide door-to-door service. However, not all of them are door to door; some of them have pick-up points, correct?

**Mr. Stonehouse:** Yes, they do.

**Senator Phalen:** So not much different than a bus, actually. You go to a terminal or you can go to a pick-up point.

**Mr. Stonehouse:** Certainly.

**Senator Phalen:** Why vans? Are they any cheaper?

**Mr. Stonehouse:** They are just as cheap or approximately the same price, depending on the routing. I guess the thing with the vans is that although they may not all be door to door, they are a lot more flexible about the pick-up points. They can take you directly to the front of the hospital door or the university door or wherever. Whether the public chooses to be in an automobile-type vehicle as opposed to bus-type vehicle, I do not know.

From my personal experience, I know my children have used vans, as have my in-laws. We are very pleased with the service they got, coming from Prince Edward Island, door to door. For elderly, older people, those are things that they are looking for.

**Senator Phalen:** I do not know if this is a proper question or not, but do vans have an unfair advantage over buses?

**Mr. Stonehouse:** Some have suggested that they probably do have an unfair advantage, given that they do not have to adhere to the same safety regime, hours of service, those types of rules, and that is why the government is taking steps to rectify the situation.

**Senator Phalen:** Let me follow that up just a little bit. If you were to impose those restrictions on vans, would that result in an increase in their fares? Would it cause them to raise their prices? Would it cost them money to comply with your new restrictions?

**Mr. Stonehouse:** If they are not properly maintaining their vehicles to what the standards should be, there could be an additional cost afforded to them. If they are not carrying the level of insurance that anyone in business should be doing, assessing the risk, then it will cost them some more dollars to operate, and that may affect their fares, or they may choose to reduce their margins to stay competitive.

**Senator Jaffer:** Mr. Swan, is my understanding correct, that politically it is not a wise thing to economically regulate the vans? Is that what you are saying?

**Mr. Swan:** From an economic regulation perspective, yes, but from safety regulations, it is fully realized that they should come under safety regulations.

**Le sénateur Phalen:** Vous avez dit que ces fourgonnettes fournissent un service porte-à-porte. Cependant, elles ne le font pas toutes; certaines ont des points d'embarquement, non?

**M. Stonehouse:** Oui, c'est vrai.

**Le sénateur Phalen:** Ce n'est donc pas très différent d'un autobus. Vous allez au terminal, ou vous allez à un point d'embarquement.

**M. Stonehouse:** Oui.

**Le sénateur Phalen:** Alors pourquoi des fourgonnettes? Est-ce qu'elles coûtent moins cher?

**M. Stonehouse:** Elles coûtent tout aussi peu, ou à peu près le même prix, selon les circuits. Je pense que ce qui se passe, avec les fourgonnettes, c'est que même si elles ne vont pas de porte-à-porte, elles sont beaucoup plus flexibles sur le plan des points d'embarquement. Elles peuvent vous amener directement à la porte de l'hôpital ou de l'université, ou de tout autre édifice. Quant à savoir si le public préfère un véhicule de type automobile à l'autobus, je n'en sais rien.

Selon mon expérience personnelle, je sais que mes enfants ont utilisé des fourgonnettes, et aussi mes beaux-parents. Nous sommes très satisfaits du service fourni, en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard, de porte-à-porte. Pour les aînés, les personnes âgées, c'est le genre de choses qu'ils aiment avoir.

**Le sénateur Phalen:** Je ne sais pas si c'est une question pertinente ou non, mais est-ce que les fourgonnettes ont un avantage injuste sur les autobus?

**M. Stonehouse:** Certains ont laissé entendre qu'elles ont probablement un avantage injuste, étant donné qu'elles ne sont pas assujetties aux mêmes normes de sécurité, d'heures de service, à ce genre de règles, et c'est pourquoi le gouvernement prend des mesures pour corriger la situation.

**Le sénateur Phalen:** Permettez-moi d'approfondir un peu cette question. Si vous deviez imposer ces restrictions aux fourgonnettes, est-ce que cela entraînerait une augmentation de leurs tarifs? Est-ce que leurs exploitants devraient augmenter leurs prix? Est-ce que cela leur coûterait plus cher de respecter vos nouvelles contraintes?

**M. Stonehouse:** S'ils n'entretiennent pas leurs véhicules selon la règle établie, cela pourrait leur coûter plus cher. S'ils n'ont pas le niveau d'assurance que doit avoir quiconque a une entreprise, selon une évaluation du risque, leur entreprise leur coûtera plus cher, et cela pourrait se répercuter sur leurs tarifs, à moins qu'ils choisissent de réduire leur marge de profit pour demeurer concurrentiels.

**Le sénateur Jaffer:** Monsieur Swan, si j'ai bien compris, du point de vue politique, il ne serait pas sage d'imposer une réglementation économique aux fourgonnettes? Est-ce bien ce que vous dites?

**M. Swan:** Sur le plan économique, c'est vrai, mais sur le plan de la sécurité, on est bien conscient qu'elles doivent être assujetties à la réglementation.



However, let me just point out that vans are not out there running around without any regulations. They are subject to the Motor Vehicle Act, which has a certain minimum level of regulation.

Let me give you one perspective, because you are interested in the vans. I will have to ask a friend of mine back here to confirm the number.

I notice Brian Gillie is in the room. Mr. Gillie owned Acadian Lines before he was bought out by SMT. He put some numbers together years ago indicating that their loss in revenue to these vans on the Halifax to Sydney run alone was in the order of \$1 million a year. That will give you some idea of how many vans are out there and how many passengers are on these vans.

**Senator Jaffer:** As you said, they are regulated in a sense. They surely must carry insurance, right, so they are partly regulated?

**Mr. Swan:** They carry at least the minimum insurance required under the Motor Vehicle Act, and we are aware that most of them carry more than that. However, we do not know how much they are carrying and we want to ensure that they are carrying as much as they should be vis-à-vis the Motor Carrier Act.

**Senator Forrestall:** Are safety standards for buses in Canada high enough, in light of the two or three very bad accidents in the last handful of years? Should we be re-examining this issue. I know there has been a lot of thought given to this, but what is your judgment? Are the safety code provisions, the national standards, high enough? Are they good enough?

**Mr. Stonehouse:** My own personal opinion is that the National Safety Code is strong enough. I think what has to happen, though, as the situation in Nova Scotia indicates, is that they have to be fully implemented and enforced. The NSC addresses, I believe, almost every aspect of the vehicle, mechanical, technical, whatever. It is a matter of implementation and enforcement. The URB I can say, I believe, without too much argument, fully enforces the safety regime that is intended for these buses. The URB is known throughout the industry and throughout the jurisdictions, both in Canada and the United States, as having a very strong safety focus. A bus that has been inspected under the Utility and Review Board is recognized throughout Canada and the U.S as being a safe bus.

**Senator Forrestall:** Is the national standard higher than the provincial standard?

**Mr. Stonehouse:** No, the standard is the same. I think the issue is not necessarily the standard but the extent to which the standard is implemented and enforced.

**Senator Forrestall:** I am asking ask these questions, Madam Chair, because not long ago the Homeland Security people in the United States were asked questions about security. Security involves not just air travel, but a lot of things. Very important and very high on that list, of course, is busing, public movement of people, by vans, charter buses, regular bus routes

Cependant, je tiens à signaler que ces fourgonnettes ne roulent pas sans respecter des règlements. Elles sont visées par la Motor Vehicle Act, qui prévoit une réglementation de base.

Comme vous vous intéressez aux fourgonnettes, laissez-moi vous donner un exemple, et un de mes amis ici présent pourra confirmer mes dires.

Je remarque que Brian Gillie est dans la salle. Or, M. Gillie était propriétaire des Acadian Lines avant leur vente à SMT. Il y a des années, il avait calculé un manque à gagner de l'ordre d'un million de dollars par année seulement à cause des fourgonnettes assurant la liaison Halifax-Sydney. Cela vous donne une idée du nombre de fourgonnettes en circulation et du nombre de passagers qui utilisent leurs services.

**Le sénateur Jaffer:** Comme vous l'avez dit, elles sont réglementées dans un sens. Elles doivent nécessairement avoir des assurances, et elles sont donc en partie réglementées, non?

**M. Swan:** Elles sont munies au moins des assurances de base exigées par la Motor Vehicle Act, et nous savons que la plupart d'entre elles ont plus que le minimum exigé. Cependant, nous ne savons pas exactement comment elles sont protégées et nous voulons nous assurer qu'elles ont tout ce qu'il faudrait en vertu de la Motor Carrier Act.

**Le sénateur Forrestall:** Les normes de sécurité pour les autocars au Canada sont-elles assez élevées, compte tenu des deux ou trois accidents très graves survenus au cours des dernières années? Devrions-nous réexaminer la question? Je sais qu'on y a beaucoup réfléchi, mais qu'en pensez-vous? Les dispositions du Code de sécurité, les normes nationales sont-elles suffisantes?

**M. Stonehouse:** À mon avis, le Code national de sécurité est assez sévère. Ce qu'il faut, du moins comme la situation en Nouvelle-Écosse l'indique, c'est faire appliquer le code en tous points. Le Code national de sécurité traite, je crois, d'à peu près tous les aspects mécaniques, techniques et autres d'un véhicule. Il faut en assurer l'application. Je crois pouvoir dire sans trop me tromper que l'URB fait bien appliquer le régime de sécurité dans le cas des autocars. L'URB a la réputation dans l'industrie et dans toutes les administrations, tant au Canada qu'aux États-Unis, de mettre beaucoup l'accent sur la sécurité. L'autocar qui a été inspecté par l'Utility and Review Board est jugé sécuritaire partout au Canada et aux États-Unis.

**Le sénateur Forrestall:** Les normes nationales sont-elles plus sévères que les normes provinciales?

**M. Stonehouse:** Non, les normes sont les mêmes. Je pense que ce n'est pas nécessairement la norme qui pose un problème, mais la façon dont elle est mise en application.

**Le sénateur Forrestall:** Je pose ces questions, madame la présidente, parce que les représentants de Homeland Security aux États-Unis ont été interrogés sur la sécurité il n'y a pas tellement longtemps. La sécurité touche le transport aérien, mais aussi bien d'autres activités. D'ailleurs, parmi celles qui sont les plus importantes à ce sujet figurent le transport par autocar, le

and whatnot. I was interested in your comment and it perhaps gives us a sense of security and safety or a feeling of safety about it.

Given the change that has taken place since September 11, have we reviewed security on buses with respect to it as a transportation medium or platform for terrorists?

**Mr. Stonehouse:** That is probably out of my area of knowledge. I am not sure whether that has been done. I think you might be able to get answers from the carriers who are moving out of the province and into the United States as to what new rules are being imposed upon them with regard to tariffs. I do know, just from hearsay concerning the ferry services that operate out of Southwest Nova, out of Digby and out of Yarmouth, that they have instituted new procedures, whereby more detailed information on who is actually travelling is being obtained, and that information is forwarded ahead to the United States authorities prior to departure. I know that there are some new rules being instituted on that side. I am not aware directly of what is happening in the bus industry.

**Senator Forrestall:** It is rather important because I have in the back of my mind the transmission or the making available of manifests, passenger manifests, their names. Because we live in a different world, pretty soon we will have to comply with this. If we do not, we will be forced to comply with it.

**Mr. Stonehouse:** Bill C-44.

The carriers who are actually moving in may be able to shed some light on that.

**Senator Forrestall:** We have an obligation to ensure secure means of transportation, I suppose, to other people.

**Senator Callbeck:** Does the province have regulations that bus owners must follow to accommodate disabled people? For example, are the buses accessible by wheelchair?

**Mr. Stonehouse:** There is, I believe, at least one, maybe two, bus in the fleet of SMT, Acadian that are accessible. If they bring an accessible vehicle into the fleet, it has to meet the national standard. The province has adopted those standards for ensuring that these accessible buses meet all those standards.

I can find out whether within the regulatory regime the government mandates a certain number of accessible vehicles; I do not think so.

**Senator Callbeck:** In other words, on all your scheduled routes, they would not necessarily have a bus that is accessible?

**Mr. Stonehouse:** That is right. I understand that there are some vehicles in the fleet whereby if reservations are made well in advance those vehicles can be made available. Again, the carrier will be able to more fully answer that question.

transport en commun, par fourgonnettes et autocars nolisés, les services réguliers et autres. Je voulais avoir votre avis et savoir si vous pouviez nous faire part de votre sentiment pour ce qui est de la sécurité dans ce secteur.

Compte tenu des changements survenus depuis le 11 septembre, avons-nous examiné la sécurité dans les autocars en pensant qu'ils peuvent servir de moyen de transport aux terroristes?

**M. Stonehouse:** Ce n'est probablement pas de mon ressort. Je ne sais pas si on l'a fait. Les transporteurs qui offrent des services entre la province et les États-Unis pourraient peut-être vous indiquer les nouvelles règles qui leur sont imposées aux douanes. Je sais, pour l'avoir entendu dire, que les traversiers qui assurent des services à partir de Southwest Nova, Digby et Yarmouth ont établi de nouvelles méthodes, en vertu desquelles ils recueillent des informations plus détaillées sur les passagers et les transmettent aux autorités américaines avant le départ. Je sais qu'il y a de nouvelles règles en vigueur de ce côté, mais je ne sais pas vraiment ce qui se passe dans l'industrie du transport par autocar.

**Le sénateur Forrestall:** C'est assez important si je pense à la transmission de manifests, c'est-à-dire la liste nominative des passagers. Comme nous vivons dans un monde qui a changé, nous devons bientôt nous conformer à cette mesure, ou nous y serons contraints.

**M. Stonehouse:** Vous parlez du projet de loi C-44.

Les transporteurs qui sont visés pourront peut-être vous éclairer là-dessus.

**Le sénateur Forrestall:** Nous sommes dans l'obligation d'assurer aux gens des moyens de transport sécuritaires, j'imagine.

**Le sénateur Callbeck:** Existe-t-il des règlements provinciaux qui obligent les autocaristes à répondre aux besoins des personnes handicapées? Par exemple, les autocars doivent-ils être accessibles aux fauteuils roulants?

**M. Stonehouse:** Je crois qu'il y a au moins un, et peut-être deux autocars de la société SMT/Acadian qui leur sont accessibles. Si les transporteurs acquièrent un véhicule accessible, il doit respecter les normes nationales. La province l'a exigé pour que les autocars accessibles respectent toutes les normes.

Je peux vérifier si le régime de réglementation précise le nombre de véhicules accessibles dont il faut disposer, mais je ne le pense pas.

**Le sénateur Callbeck:** Autrement dit, il n'y aurait pas nécessairement un autocar accessible sur tous les parcours réguliers?

**M. Stonehouse:** C'est exact. Je pense que si des réservations sont faites longtemps d'avance, on peut avoir un autocar accessible. Encore ici, le transporteur pourrait mieux que moi répondre à cette question.



**Senator Oliver:** Earlier, Mr. Swan, you were telling us about the Community Transportation Assistance Program. I was wondering if you could lay before this committee all papers, documents, books and reports that you have on that program and how it is being rolled out, so we can study it in more detail. Perhaps you could just send it to the clerk of the committee in Ottawa so that we could review it, to see how it is being rolled out and in what communities, the cost of the service, who is paying, its utilization rate and whether it is effective.

**Mr. Swan:** Yes, certainly, no problem. I will send that to your attention.

**The Chairman:** Would you explain the difference between the charter bus service and contracted service?

Do you have both?

**Mr. Stonehouse:** Yes. The services are similar, I suppose. It is just to whom it is provided. Contracted services could be supplied to an organization or a department for whom you agree to move a certain number of employees or members to the destinations that they determine. It is a form of service that is on a contract basis as opposed to being open generally to the public.

**The Chairman:** Thank you.

Our next witness is Mr. John Pearce, the Executive Director of Transport 2000 Atlantic.

Please proceed, Mr. Pearce.

**Mr. John Pearce, Executive Director, Transport 2000 Atlantic:** I am very pleased to present to your committee the comments of our group, Transport 2000 Atlantic. We represent the four Atlantic provinces of Canada, part of five regional groups across the country composing our federated organization, Transport 2000 Canada, which, in itself, is part of an international organization.

We are a charitable voluntary group representing travellers advocating improved public passenger transportation because it is economically, socially and environmentally beneficial.

First of all, I am going to answer, primarily, the points in your call for appearances. Point one: Reversing the decline in use of intercity buses is not an easy problem to solve. One approach might be more cooperation between the bus and rail modes, to make an intermodal network easier and strengthen this public service passenger network, which is cheap and environmentally friendly, in general. A positive example is the amalgamation of Acadian Lines bus terminal in Halifax and the underutilized VIA Rail station in downtown Halifax, which is set for April of this year.

Since the elimination of the five regional rail routes in the three Maritime provinces in 1990, bus service has also declined noticeably, contrary, perhaps, to the general expectations of government or the bus industry. In other words, the discontinuance of rail routes has not benefited the bus industry.

**Le sénateur Oliver:** Monsieur Swan, vous nous avez parlé plus tôt du Community Transportation Assistance Program. J'aimerais que vous remettiez au comité tous les documents, ouvrages et rapports que vous avez au sujet de ce programme et de son fonctionnement, pour que nous puissions l'examiner plus en détail. Vous pourriez peut-être envoyer toute la documentation au greffier du comité à Ottawa pour que nous puissions nous renseigner sur le programme, afin de savoir comment il fonctionne et dans quelles localités, quel en est le coût, qui le finance, quel est son taux d'utilisation et s'il est efficace.

**M. Swan:** Oui, assurément, sans problème. J'enverrai la documentation à votre attention.

**La présidente:** Pourriez-vous expliquer la différence entre les services nolisés et les services à contrat?

Offrez-vous les deux?

**M. Stonehouse:** Oui. Les services sont les mêmes, j'imagine. C'est seulement une question de clientèle. Les services à contrat peuvent être fournis à un organisme ou à un service pour lequel vous acceptez d'assurer le transport d'un certain nombre d'employés ou de personnes vers les destinations choisies. Le service est offert dans le cadre d'un contrat plutôt qu'au grand public.

**La présidente:** Merci.

Nous allons accueillir maintenant M. John Pearce, qui est le directeur général de Transport 2000 Atlantic.

La parole est à vous, monsieur Pearce.

**M. John Pearce, directeur exécutif, Transport 2000 Atlantic:** Je suis très heureux d'exposer au comité le point de vue de notre groupe, Transport 2000 Atlantic. Nous représentons les quatre provinces canadiennes de l'Atlantique, et formons l'un des cinq groupes régionaux du pays dont est constituée notre association fédérée, Transport 2000 Canada, qui fait elle aussi partie d'une organisation internationale.

Nous sommes un organisme de charité sans but lucratif qui préconise de meilleurs services de transport en commun parce qu'ils sont avantageux sur les plans économique, social et environnemental.

D'abord, je vais répondre principalement aux points énumérés dans votre invitation à comparaître. Pour répondre au premier point, il n'est pas facile d'enrayer la baisse de fréquentation des services d'autocar. On pourrait favoriser la collaboration entre les services de transport par autocar et de transport ferroviaire pour faciliter le passage d'un moyen de transport à un autre et consolider le réseau de transport en commun qui est, en général, économique et écologique. Le regroupement du terminus d'autocar d'Acadian Lines de Halifax et de la gare VIA Rail sous-utilisée, au centre-ville de Halifax, prévu pour le mois d'avril de cette année, en est un bon exemple.

Depuis l'élimination des cinq liaisons ferroviaires régionales dans les trois provinces maritimes, en 1990, les services de transport par autocar ont aussi beaucoup diminué, contrairement peut-être à ce à quoi le gouvernement et l'industrie s'attendaient. Autrement dit, l'abandon des liaisons ferroviaires n'a pas favorisé

We believe that the higher frequency of a combined bus and rail network with more choice for travellers attracted more people from using their cars for intercity trips. This experience was felt in the U.S. when Amtrak was formed — Amtrak is the U.S. equivalent of VIA. In 1971, the U.S. passenger rail network was cut in half but there appeared to be very little effect on bus traffic.

A positive way to reverse the decline might be in more connections to airports, again featuring intermodal network. These connections are afforded by Acadian Lines at the Halifax airport for buses passing by on the highway. They could increase bus ridership and provide a cost-effective alternative to short-haul airfares, which are bound to be fairly high.

We would recommend this to SMT at the New Brunswick hub airport in Moncton, which is where air traffic is certainly growing. A call by SMT at the airport might be quite beneficial to bus traffic.

Improved bus terminal facilities have been recommended by some. In 1979, the federal government gave \$1 million to SMT to improve facilities in Fredericton, Saint John and Moncton, and that was done. However, since that time, because of declining ridership, the bus companies have tended to downgrade their terminal facilities, moving to motels or shopping centres or highway service stations as a cheaper alternative to maintaining their own terminals. Whether that is a disincentive to travel or not is a questionable point, whether it offsets the savings made to the expenditures of the bus companies.

I wish to talk now about the impact of regulation, point two. We believe that bus fares are reasonable. They are controlled by competition with the automobile, and perhaps for longer trips, competition with cut-rate airfares and rail fares. Regulation has a positive impact with respect to entry conditions. Bus traffic in most parts of Canada, especially in the Atlantic provinces, is light, and it has been declining in the past. It really cannot support competing carriers, even on major routes such as Halifax-Moncton or Halifax-Sydney without damaging the carrier's ability to cross-subsidize other routes that are perhaps not quite so busy.

Point three: We do not feel that internal competition within the bus industry would have a positive effect — which is what was said in number two. We feel that this would diminish the connectivity of the network. Carriers would operate in consideration of their own particular interests. I think the parallel might be with the deregulated British rail system, which has been rather a disaster, where there are 26 different companies operating passenger rail services in Britain. It is almost as if you took the transit system in Halifax or any other city and had a different operator for each bus route. There would not be through fares, nor connecting schedules and that sort of thing. Hence, we

l'industrie du transport par autocar. Nous croyons que la fréquence accrue d'un réseau combinant l'autocar et le train et offrant plus de choix incite plus de gens à délaisser leur voiture pour leurs déplacements interurbains. C'est ce qui a été observé aux États-Unis quand Amtrak, qui est l'équivalent de VIA Rail aux États-Unis, a été formé. Quand le réseau de transport de voyageurs par chemin de fer a été réduit de moitié aux États-Unis en 1971, il y a eu très peu de répercussions sur la fréquentation des autocars.

Il serait aussi possible d'enrayer la baisse de la fréquentation en offrant plus de liaisons à destination des aéroports, ce qui suppose toujours la création d'un réseau intermodal. Des autocars d'Acadian Lines qui passent sur l'autoroute peuvent faire un arrêt à l'aéroport de Halifax. Ce service pourrait accroître la fréquentation des autocars et offrir une solution de rechange économique à l'avion, étant donné que le transport aérien sur courte distance coûte assez cher.

C'est ce que nous recommanderions à SMT de faire au principal aéroport du Nouveau-Brunswick, à Moncton, où le trafic aérien augmente vraiment. Un service de SMT à l'aéroport pourrait beaucoup contribuer à accroître la fréquentation des autocars.

Certains ont recommandé des terminus d'autocar renouvelés. En 1979, le gouvernement fédéral a versé un million de dollars à SMT pour la rénovation de ses installations à Fredericton, Saint John et Moncton, ce qui a été fait. Cependant, depuis, étant donné que la clientèle a baissé, les compagnies d'autocar ont eu tendance à restreindre leurs installations d'accueil, pour s'établir dans des motels, des centres commerciaux ou des stations-service d'autoroute, ce qui est un moyen de limiter les dépenses. Il faut se demander si cette solution a un effet dissuasif sur les voyageurs et si elle n'annule pas les économies réalisées par les autocaristes.

Je vais maintenant parler de l'impact de la réglementation, le point numéro deux. Pour nous, les tarifs des autocars sont raisonnables. Ils doivent concurrencer l'automobile et, pour les plus longs parcours, les tarifs aériens et ferroviaires à rabais. La réglementation a un effet favorable sur les conditions d'accès au marché. Or, la fréquentation des autocars dans la plupart des régions du Canada, et particulièrement dans les provinces de l'Atlantique, est limitée et a diminué par le passé. Elle ne peut pas soutenir l'arrivée de nouveaux transporteurs, même sur les liaisons importantes comme Halifax-Moncton ou Halifax-Sydney sans nuire à la capacité des transporteurs d'interfinancer d'autres liaisons peut-être moins fréquentées.

Pour ce qui est du point numéro trois, nous ne pensons pas que la concurrence dans l'industrie du transport aurait un effet positif — comme nous l'avons dit pour le numéro deux. Nous pensons qu'elle nuirait à la qualité des services du réseau. Les transporteurs agiraient dans leur propre intérêt. Je pense qu'on pourrait faire un parallèle avec la déréglementation du réseau ferroviaire britannique, qui a été pas mal désastreuse, étant donné qu'il y a 26 compagnies différentes qui assurent le transport des voyageurs par chemin de fer en Grande-Bretagne. C'est comme si chaque ligne d'autocar du réseau de transport de Halifax ou d'une autre ville était exploitée par un entrepreneur différent. Il n'y



feel there needs to be regulation with respect to entry; after all, you do not find several companies operating urban transit in the same city.

Point number four. There was a reference to air service in northern communities. I understand that that air service is more protected than the service in southern Canada, where service is almost deregulated. In fact, we feel that government should cooperate to support bus services, particularly to small communities and lightly travelled routes. In other words, there should be some sort of benevolent regulation, even, perhaps to the extent of contracting out or tendering service with some minimal government subsidies controlled by the tendering process, to ensure an optimum service to smaller communities and connections to mainline routes. I offer examples of towns like Pugwash and Parrsboro and Inverness in Nova Scotia and many places in P.E.I., which has no bus service at all. These places could benefit from a van or taxi service feeding to Acadian Lines mainline routes. Proactive work on the part of governments and agencies to help provide this sort of service is something we would certainly recommend as a socially very important item.

Point number five: There was a question about rural bus services and whether that is important. We certainly feel it is. We see health care and education facilities in towns and smaller cities being cut back by provincial governments. The cost of operating an automobile exceeds \$8,000 a year, whether people realize that or not, and those costs are rising. There is more to operating a motor vehicle than putting gas in the tank. The cost of operating an automobile consumer more family income than food, clothing, and footwear combined. I think that is worthwhile recognizing. Our seniors population is growing, and many of these people are physically unable to drive, particularly in an agrarian province like Prince Edward Island. There is no internal provincial transport, and seniors are forced to leave their lifelong rural surroundings and homes to migrate to urban areas like Charlottetown if they are going to survive.

Point number six relates to the environmental advantages of buses and trains. We think they could be exploited by removing the HST — 15 per cent in Nova Scotia, New Brunswick and Newfoundland — from intercity public surface transport. After all, our urban transit systems do not charge HST. The rationale there is that they are a useful public service and are environmentally very friendly. Surface transportation by bus and train also has those merits, so we should look at that. As well, an environmental fuel tax on road fuels dedicated to surface public transportation, despite opposition by Finance Minister Martin, is long overdue. It works well in the U.S. Many start-ups of urban transportation systems in the U.S., especially light rail, are a result of this dedicated tax; hence, we should be considering that.

Point number seven: In Nova Scotia, there are problems for intercity bus service caused by unregulated vans, particularly in Nova Scotia and from Prince Edward Island to Halifax. Safety

aurait pas de tarifs directs, d'horaires concordants et ce genre de chose. Nous estimons toutefois que l'accès au marché doit être réglementé parce qu'après tout il n'y a pas beaucoup d'entreprises de transport urbain dans une même ville.

Point numéro quatre: On faisait référence au service aérien dans les localités du Nord. Je crois comprendre que ce service est plus protégé que dans le sud du pays, où il est presque déréglementé. En fait, nous aimerions que le gouvernement aide à financer les services d'autocar, surtout dans les petites localités et pour les liaisons moins fréquentées. Autrement dit, il devrait y avoir un genre de règlement en vertu duquel on attribuerait un contrat de service avec très peu de subventions publiques, pour que les plus petites localités soient très bien desservies et soient reliées aux liaisons principales. Par exemple, des villes comme Pugwash, Parrsboro et Inverness en Nouvelle-Écosse et beaucoup d'endroits à l'Île-du-Prince-Édouard n'ont aucun service d'autocar. Il serait avantageux pour ces localités d'avoir un service de fourgonnettes ou de taxis qui leur donnerait accès aux liaisons principales d'Acadian Lines. Pour nous, la contribution des gouvernements et des organismes à la prestation d'un service de ce genre serait une mesure très importante à recommander sur le plan social.

Nous passons au point numéro cinq: On demandait si les services d'autocar dans les régions rurales sont importants. Pour nous, ils le sont assurément. Les gouvernements provinciaux réduisent les services de santé et d'éducation dans les plus petites localités. Or, avoir une automobile coûte 8 000 \$ par année, qu'on le veuille ou non, et ces coûts sont à la hausse. Il n'y a pas que l'essence à payer pour faire rouler un véhicule automobile. Pour une famille, le coût d'une voiture est plus élevé que la facture de la nourriture, des vêtements et des chaussures combinés. Je pense qu'il est bon de le reconnaître. La population vieillit et beaucoup de personnes âgées ne sont pas capables de conduire, surtout dans une province agricole comme l'Île-du-Prince-Édouard. Il n'y a pas de service de transport en commun dans la province et, pour survivre, les aînés sont forcés de quitter le milieu rural où ils ont toujours vécu pour aller s'installer dans des centres urbains comme Charlottetown.

Le point six traite des avantages environnementaux des autocars et des trains. Nous pensons qu'ils pourraient être accrus si on supprimait du transport en commun interurbain de surface la TVH, qui est de 15 p. 100 en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve. Après tout, les réseaux de transport urbain ne perçoivent pas la TVH parce qu'ils offrent un service public utile et très écologique. Le transport de surface par autocar et par train présente les mêmes avantages, et nous devrions en tenir compte. De plus, quoi qu'en pense le ministre des Finances, M. Martin, une taxe environnementale sur le carburant dédiée au transport en commun de surface est nécessaire depuis longtemps. Elle donne de bons résultats aux États-Unis puisqu'elle a permis à beaucoup de jeunes entreprises de transport urbain, surtout de rail léger, de démarrer, et c'est donc une mesure à laquelle nous devrions réfléchir.

Point numéro sept: Les fourgonnettes non réglementées causent des problèmes au transport interurbain par autocar, surtout en Nouvelle-Écosse et entre l'Île-du-Prince-Édouard et

inspections, hours of work, liability insurance and schedule obligations are not regulated rigidly, if at all. That certainly has significant implications for the safety of vehicles and their occupants. Since most operators of vans do not net more than \$30,000 yearly, they do not charge HST. In that way, they have an advantage over the bus services.

The other disconcerting thing that that caused some problems is that I understand that being unregulated, trips do not have to be made if traffic is not offering. If I am the only passenger, maybe they will not go. If the weather is bad or if the vehicle breaks down or a driver is ill or unavailable, there is no obligation for that service to run, except that, of course, that sort of service probably would not attract too many passengers. Competition for vans is not as well established in New Brunswick, but I understand that it is beginning to grow. I do not know whether you will hear from the Province of New Brunswick, but that would be an interesting discussion to have with those officials.

These vans are very convenient. They offer pick up and drop off at homes and major hospitals and universities, as you have heard. The bus companies in Halifax attempt to compete with this by driving their buses to hospitals and universities at least four or five times a day, and they will drop people off. However, it might be more economic for bus companies to cooperate with taxis in many of their urban areas to allow passengers to get a cut-rate taxi fare to exactly where they want to go.

A significant disadvantage of vans is that they do operate quite independently; they do not connect to other vans or other scheduled carriers. They operate on their own, sort of like the British rail system that I described earlier. As well, fares and reservations are quite separate, so that if you want to pass through an interface to another system, it is very difficult.

We feel that vans offer net benefits on feeder routes, but unfortunately where they are running now is on mainline routes where the main traffic potential seems to be available. They are splitting the traffic away from scheduled carriers. In our opinion, there is a very mixed benefit to this sort of thing. In fact, in Newfoundland I understand that vans are prevented from operating on or near the TransCanada Highway. They can feed the network across Newfoundland, the DRL service, but they cannot run parallel to it.

Point number eight relates to parcel services. They are very important to the urban bus industry. I understand that about 25 per cent of Maritime bus revenue comes from parcel carriage. Without this, most routes, indeed, across the country would probably lose money. In the U.S., Amtrak, and of late VIA Rail have moved into the parcel mail or premium freight business as well. Certainly airplanes carry air cargo at the same time as they carry passengers. If a vehicle is carrying passengers, it certainly makes sense to carry parcels as well. One thought is that bus services could benefit greatly if some agreement with Canada Post

Halifax. Les inspections de sécurité, les heures de travail, l'assurance-responsabilité et les horaires ne sont pas rigoureusement réglementés, quand ils le sont. Cette situation a d'importantes répercussions sur la sécurité des véhicules et de leurs occupants. En outre, comme la plupart des propriétaires de fourgonnettes ont un revenu annuel net qui ne dépasse pas 30 000 \$, ils ne perçoivent pas la TVH, ce qui les avantage par rapport aux autocaristes.

Autre aspect déconcertant qui a causé certains problèmes dans le cas des exploitants non réglementés, c'est qu'ils ne sont pas tenus d'offrir le service s'il n'y a pas assez de clients. Ainsi, si je suis le seul passager, je ne partirai peut-être pas. S'il fait mauvais, si le véhicule est en panne ou si le chauffeur est malade ou absent, rien ne les oblige à assurer le service, sauf qu'un service de ce genre, bien sûr, n'attirerait pas beaucoup de passagers. La concurrence des fourgonnettes n'est pas encore très importante au Nouveau-Brunswick, mais je crois comprendre qu'elle commence à croître. Je ne sais pas si vous allez entendre des témoins de la province du Nouveau-Brunswick, mais ce serait intéressant d'en discuter avec eux.

Les fourgonnettes sont très commodes. Elles ramassent et déposent les clients à la maison, dans les grands hôpitaux et les universités, comme on vous l'a dit. Les sociétés d'autocar de Halifax essaient de leur faire concurrence en passant quatre ou cinq fois par jour par les hôpitaux et les universités. Il serait cependant peut-être plus économique pour elles de s'associer, dans les régions urbaines, à des compagnies de taxi qui pourraient conduire les clients exactement là où ils veulent aller en offrant un tarif réduit.

Les fourgonnettes ont l'inconvénient important de fonctionner de façon indépendante, sans offrir de correspondances avec d'autres services de fourgonnettes ou d'autres transporteurs réguliers. Ils fonctionnent seuls, un peu comme le réseau ferroviaire de Grande-Bretagne dont j'ai parlé plus tôt. Les tarifs et les réservations sont bien différents, de sorte qu'il est très difficile de faire le lien avec un autre mode de transport.

Nous estimons que les fourgonnettes sont avantageuses comme service d'apport, mais malheureusement, elles offrent des services sur les grands parcours pour lesquels il y a une demande. Elles fractionnent la clientèle des transporteurs réguliers. À notre avis, leur avantage est très inégal. En fait, à Terre-Neuve, je crois comprendre qu'il ne peut y avoir de services de fourgonnettes sur l'autoroute transcanadienne ou à proximité. Elles peuvent alimenter le réseau de la société DRL, mais ne peuvent pas offrir le même service en parallèle.

Le point numéro huit traite des services de messagerie. Ils sont très importants pour l'industrie des autocars urbains. Je crois comprendre qu'environ 25 p. 100 des revenus de l'industrie dans les Maritimes viennent du transport de colis. Sans ce service, la plupart des liaisons du pays fonctionneraient à perte. Aux États-Unis, Amtrak, et l'ancienne compagnie Via Rail ont commencé à offrir un service de livraison de colis ou de marchandises. Les avions transportent bien marchandises et passagers en même temps. Si un véhicule transporte des passagers, il est logique qu'il transporte aussi des colis. On pense que ce serait très intéressant



were possible where mail with appropriate security could be carried on buses rather than Canada Post shipping the mail independently by truck.

Point number nine relates to safety standards. We think the safety standards for bus lines are adequate. One problem is that working hours can be excessive. There are some examples, for instance, the Halifax to Yarmouth run, where drivers make trips on two successive days and have a very short night of six hours off duty. That may include looking after the vehicle to some extent. Hence, the working hours could be a problem. We would like to see the working hours more closely regulated.

Another area of concern is that the bus driver is vulnerable to abuse or attack by passengers. There have been cases recently where police authorities have knowingly placed mentally unstable passengers on buses to send them back home, these passengers being unaccompanied. This practice should definitely be discouraged because the bus driver is somewhat vulnerable, much more so than pilots in an aircraft or operators in a train, where the actual engine men or pilots are separated from the passengers, and where other staff are on board.

Number ten: There was some talk about deregulation in Newfoundland and Prince Edward Island. On Prince Edward Island, the scheduled bus service is only 1.4 round trips per day, one daily and one three days a week serving Summerside and Charlottetown. There is really not much in the way of interurban bus service on P.E.I.

In Newfoundland, scheduled services are fully regulated. That seems to run counter to a statement in your questions. On and near the TransCanada route, van competition is not allowed.

There is one interesting anomaly of concern on Prince Edward Island. Fully loaded transport trucks can cross the Confederation Bridge for about \$50 return, but for buses that fee is over \$200. The explanation is that it has to do with the competing ferry system. It is interesting that buses crossing on the ferry are charged per customer while cars crossing on the ferry from P.E.I. to Nova Scotia are charged not by the passenger but for the vehicle only. So there is some confusion there — which certainly moves against the bus service to Prince Edward Island, which is currently scheduled bus services only from Moncton.

Number eleven relates to disadvantages of longer bus trips and ways to improve that. Certainly bus seats are cramped, but that is an economic situation. There is no food or drink available, except at brief stops, which may be several hours apart and of short duration, depending on the schedule-keeping abilities of the carrier. Terminal facilities are moving away from dedicated terminals to motels, convenience stores or gas stations on the highways. Alleviating these problems would be costly for the operator. It is an economic situation, I guess. Rail passenger services are considerably more comfortable, but they are also more expensive. I am particularly referring to longer runs where

pour les services d'autocar si une entente était conclue avec Postes Canada pour que le courrier, avec la protection voulue, puisse être acheminé par autocar plutôt que séparément à bord des camions de Postes Canada.

Le point numéro neuf traite des normes de sécurité. Nous pensons qu'elles sont suffisantes pour les autocars. Il reste que les heures de travail peuvent être excessives. Par exemple, dans le cas de la liaison Halifax-Yarmouth, les chauffeurs font le trajet deux jours de suite après une courte nuit de six heures, et peuvent aussi avoir à s'occuper du véhicule dans une certaine mesure. Donc, les heures de travail peuvent constituer un problème. Nous aimerions qu'elles soient mieux réglementées.

Nous craignons aussi que les chauffeurs d'autocar soient victimes d'abus ou d'attaques de la part des passagers. Récemment, des autorités policières ont, en toute connaissance de cause, renvoyé chez eux par autocar des personnes instables mentalement, sans qu'elles ne soient accompagnées. Il faudrait déconseiller cette pratique parce que le chauffeur d'autocar est vulnérable en quelque sorte, beaucoup plus que les pilotes d'avion où les conducteurs de train, qui sont séparés des passagers et parce que d'autres employés se trouvent à bord.

Point numéro dix: On a discuté de la déréglementation à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard. À l'Île-du-Prince-Édouard, les services d'autocar réguliers offrent seulement 1.4 aller-retour quotidien, un tous les jours et un trois jours par semaine entre Summerside et Charlottetown. Le service interurbain par autocar est assez limité à l'Île-du-Prince-Édouard.

À Terre-Neuve, les services réguliers sont entièrement réglementés, ce qui semble contredire votre question. Sur la route transcanadienne et à proximité de celle-ci, la concurrence des fourgonnettes n'est pas permise.

Il y a une anomalie surprenante à propos de l'Île-du-Prince-Édouard. Un camion rempli à pleine capacité peut franchir aller-retour le pont de la Confédération pour environ 50 \$, mais le tarif est de plus de 200 \$ pour les autocars. Cette situation est attribuable à la concurrence des traversiers. Il est intéressant de constater que le tarif des autocars qui empruntent le traversier est fixé en fonction du nombre de passagers, tandis que le tarif des voitures qui l'empruntent pour aller de l'Île-du-Prince-Édouard à la Nouvelle-Écosse tient compte seulement du véhicule et non du nombre de passagers. C'est un peu confus dans ce cas, et cela défavorise assurément le service d'autocar à destination de l'Île-du-Prince-Édouard qui n'est régulier qu'à partir de Moncton.

Le numéro onze traite des désavantages des longs voyages en autocar et des façons de les rendre plus agréables. Il est certain qu'on se trouve à l'étroit dans les sièges, mais la situation économique oblige. Il n'y a rien à boire ou à manger, sauf si un arrêt est prévu généralement après plusieurs heures de route et si l'horaire est respecté. On accueille les voyageurs non plus dans des terminus, mais des motels, des dépanneurs ou des stations-service sur les autoroutes. Corriger ces problèmes serait coûteux pour les autocaristes. C'est la situation économique, j'imagine. Les services ferroviaires de voyageurs offrent beaucoup plus de confort, mais coûtent aussi plus cher. Je pense en particulier aux plus longs

amenities are needed for food and sleep. Providing more amenities on buses always could be considered to be an economic problem, but I have mentioned some things like perhaps improved terminals or calls at airports, which would augment bus traffic.

I mentioned that I hope you will hear from the New Brunswick government because we are concerned about the bus industry there. We cover the four Atlantic provinces.

I should mention that 30 per cent of Canadians do not have access to an automobile. That is an estimate that we have made, but I think it is true. These may include people who are disabled, students, seniors and low-income people. Hence, public transportation in general, and especially intercity buses, have an important role to play. Automobiles are becoming less and less affordable to people, so I think that we have to offer an alternative, and certainly environmental considerations will also play a part.

In summary, there should be oversight by government to ensure that the bus industry serves the social interests of citizens, not just the interests of the bus business, but the interest of citizens for mobility, which is, we think, as important as education and health care, which are funded by the public.

We believe there has to be policy and financial intervention by government on behalf of smaller communities where health care, education and business opportunities often lie elsewhere and people have to travel away.

The third point, and I have referred to this several times in different ways, but there must be an intermodal network. It must be considered as a whole. We are looking at the air industry a lot in Canada, and there are ombudsmen and so on. Your hearings here are looking at the interurban bus industry. VIA Rail operates fairly independently as a federal Crown corporation, and certainly our inter-provincial ferry systems in Canada are quite separate. Marine Atlantic has been broken up and they are quite fragmented. Intermodal terminals, good intermodal connections, the appropriate use of various modes so that you can transfer easily and use the cheapest or most environmentally friendly as well as perhaps the fastest mode where it is appropriate, will become more important as energy and environmental problems grow in the future. Ten years down the road, we are going to see that energy and lack of fuel and environmental problems will impact very heavily on our public transportation network. It has to be beefed up. It has to work better.

voyages, pour lesquels il faut prévoir des services de restauration et de couchettes. Ce serait un problème sur le plan économique d'offrir plus de services dans les autocars mais, comme je l'ai dit, on pourrait améliorer les installations d'accueil ou offrir des services dans les aéroports, ce qui permettrait d'accroître la clientèle.

J'espère que vous entendrez des représentants du gouvernement du Nouveau-Brunswick parce que la situation de l'industrie du transport par autocar nous inquiète. Nous représentons les quatre provinces de l'Atlantique.

J'aimerais signaler que 30 p. 100 des Canadiens n'ont pas de voiture. C'est du moins notre évaluation, mais je pense qu'elle est juste. Ce chiffre peut comprendre les personnes handicapées, les étudiants, les gens âgés et les personnes à faible revenu. Par conséquent, le transport en commun en général et le transport interurbain par autocar en particulier ont un rôle important à jouer. Les gens ont de moins en moins les moyens de s'acheter une voiture, et je pense que nous devons offrir une solution de rechange; de plus, les considérations environnementales doivent être prises en considération.

Pour résumer, le gouvernement devrait veiller à ce que l'industrie du transport par autocar serve non seulement les intérêts de l'industrie mais aussi les intérêts sociaux des citoyens et leurs intérêts en matière de mobilité qui sont, d'après nous, aussi importants que l'éducation et les soins de santé, qui reçoivent des fonds publics.

Nous croyons que le gouvernement doit mettre en place une politique et des mesures financières pour les petites localités dont les membres doivent souvent se déplacer à l'extérieur pour obtenir les soins de santé requis, poursuivre leurs études et profiter de possibilités d'affaires intéressantes.

Troisièmement, je l'ai mentionné souvent et de plusieurs façons, un réseau de transport intermodal doit être créé et il faut l'envisager comme un tout. De nombreuses études sont réalisées sur le transport aérien au Canada, et des ombudsmen ont été nommés dans ce secteur. Vos débats portent sur le transport interurbain par autocar. Les activités de VIA Rail sont menées de manière plutôt indépendante, puisqu'il s'agit d'une société d'État, et nos services interprovinciaux de traversier au Canada sont tout à fait à part. La société Marine Atlantique a été démembrée et elle se retrouve très fragmentée. Étant donné le nombre croissant de problèmes énergétiques et environnementaux futurs prévus, une plus grande importance devra être accordée aux terminaux de transport intermodal, à des correspondances de transport intermodal efficaces et à l'utilisation appropriée des divers modes de transport afin que nous puissions facilement transférer et utiliser le mode de transport le moins coûteux et le plus respectueux de l'environnement, ainsi que le mode de transport le plus rapide, lorsque c'est avantageux. Dans dix ans, nous nous apercevrons que les problèmes en matière d'énergie, de carburant et d'environnement auront des incidences très fortes sur notre réseau de transport public, lequel doit être renforcé et devenir plus efficace.



**The Chairman:** Thank you, Mr. Pearce. Is the traditional scheduled bus industry the appropriate tool for providing public mode rural and small community service? What alternatives are there? Which public policy would best support rural and small community service?

**Mr. Pearce:** The problem with vans is that they are almost folklore. They are known in the local community, and they advertise in the local community. If you live there, you know about them. However, if you are from Ottawa and you want to go to Church Point, you do not know there is a van going there. You do not know what is available. For tourists or for other people travelling from outside, this is the problem. Perhaps the province could provide a master list of all the services that are available. However, van services, by their nature, do not necessarily have to operate. They do not operate on a regular schedule. They move on weekends and so on.

My preference, if I am travelling to Vancouver and want to go to a rural area outside of Vancouver, is to look at the bus guide. I can see what possibilities are available. The very informal van services need to be somehow better organized. I think they need to be run on a schedule to be of benefit to people across the country as a network of transportation. They need to be better known. So this is a disadvantage to the public travelling from other parts of the country.

**The Chairman:** Are the differences between the provincial bus regimes that have developed over the last decades detrimental to the industry or the travelling public?

**Mr. Pearce:** I certainly think that deregulation would be detrimental. I know that deregulation was discussed in Ontario. It became more and more obvious in Ontario that deregulation would result in quite a loss to rural communities because the focus would then be on competitive service on the mainline routes and rural communities would lose their service. We would be concerned if deregulation became widespread across the country because we would lose those lightly used routes. Even if those routes are not economic, they have great social benefit.

**The Chairman:** What would be the appropriate remedy and which level of government should implement it?

**Mr. Pearce:** That is an interesting discussion because, of course, now we have some discussion on urban transit and whether the federal government should move in and take some of the role that the provinces have in urban transit.

I would like to see cooperation. There is a federal role in interprovincial service. Traditionally, perhaps because the provinces have controlled highways, bus service was provincially regulated. There may be some benefit in having municipalities involved, especially the smaller municipalities involved, in helping. I do not know how much they could help

**La présidente:** Merci, monsieur Pearce. Est-ce que le service de transport par autocar à horaire fixe serait un outil approprié pour fournir les services de transport public requis dans les régions rurales et les petites localités? Quelles sont les autres options? Quelle politique publique pourrait appuyer le plus efficacement possible le service de transport dans les régions rurales et les petites localités?

**M. Pearce:** Le problème avec les services de fourgonnettes c'est qu'ils sont pratiquement réservés à une localité donnée. Ils sont connus de la population locale, et la publicité ne s'adresse qu'à celle-ci. Si vous vivez dans la localité, vous connaissez le service offert, mais si vous êtes d'Ottawa et que vous désirez vous rendre à Church Point, vous ne savez pas que vous pouvez utiliser ce service pour vous y rendre. Vous ne savez pas qu'il est disponible. C'est un problème pour les touristes et d'autres personnes qui viennent de l'extérieur. La province pourrait peut-être établir une liste de tous les services qui sont offerts. Toutefois, les services de fourgonnettes, étant donné leur nature, ne sont pas dans l'obligation d'offrir un service à horaire fixe. Ce service est offert les fins de semaine et ainsi de suite.

Lorsque je suis à Vancouver et que je dois me rendre dans une localité rurale à l'extérieur de la ville, je consulte l'horaire des autobus pour connaître les services qui sont offerts. Les services de fourgonnettes, qui sont très informels, doivent être mieux organisés. Je crois qu'ils doivent respecter un horaire afin que les gens de partout au pays puissent bénéficier d'un meilleur réseau de transport. Ils doivent être mieux connus puisque, présentement, les gens venant des autres régions du pays sont désavantagés.

**La présidente:** Les différences entre les systèmes provinciaux d'autocar mis sur pied au cours des dernières décennies sont-elles préjudiciables à l'industrie ou aux voyageurs?

**M. Pearce:** Je suis persuadé que la déréglementation serait nuisible. Je sais que l'Ontario a étudié cette possibilité, mais on s'est vite rendu compte que cela entraînerait une perte assez marquée pour les localités rurales, étant donné que l'accent serait mis sur un service concurrentiel offert sur les lignes principales et que les localités rurales perdraient ainsi le service qui leur est offert. Une déréglementation à l'échelle du pays serait inquiétante, puisque nous perdriions les services existants sur les trajets peu achalandés. Même si ces trajets ne sont pas rentables, ils ont un impact social positif important.

**La présidente:** Quelle est donc la solution qui s'impose et quel palier de gouvernement doit la mettre en oeuvre?

**M. Pearce:** C'est une question intéressante, parce que, bien entendu, nous discutons du transport urbain et nous demandons si le gouvernement fédéral devrait endosser la responsabilité qui revient présentement à la province dans ce domaine.

Il faudrait une certaine coopération. Le fédéral a un rôle à jouer dans le service interprovincial mais, depuis très longtemps, les services de transport par autocar sont régis par les provinces, peut-être parce que ce sont elles qui s'occupent des autoroutes. Il serait peut-être aussi utile que les municipalités jouent un certain rôle dans ce domaine, surtout les plus petites municipalités. Je ne

financially, but they might be able to help support with the public and with terminals and support connecting their smaller town to the nearest mainline bus, or train, or even airport route.

**Senator Oliver:** If I were Transport 2000 and I were facing a lack of ridership on the buses and so on in Atlantic Canada, one of the first things I would do is engage someone to do some research and some polling and testing to find out why people were not using the buses as they had in the past. I would give the results of that polling to a focus group and ask them what they thought about a number of proposals. I am sure you have done that, and I am wondering if you can tell us what kind of research you have and what form it is in and how we can get our hands on it so we could have the benefit of it.

**Mr. Pearce:** We have not done much. We are a volunteer group, entirely volunteers. We have no public funding of any sort, so our capabilities are limited in that respect. However, we have asked people about vans and we have been told that they like them because of the personal convenience, the pick-up, almost like a taxi. That has been important.

We did do a survey concerning the Halifax to Sydney rail service. That service was very popular, but it was removed in 1990, and we did a survey to try to figure out what people were doing. There was also a continued decline in the bus service when 115,000 rail passengers per year disappeared. Where did they disappear? They did not go to buses. They drove their automobiles or they stayed home. I think those are the two things. They stayed home. Discretionary trips, visiting relatives and this sort of thing, they stayed home. They tended to get medical treatment in their local communities; otherwise, they tended to forego that treatment. But that was with respect to the rail service.

With the train discontinued, the popularity of public transportation, in this case, the only thing that was left was bus, really declined. With respect to vans, the convenience of local pick up and drop off is a big factor.

I am of mixed opinion about whether the quality of the terminals is a big factor or not. We did have concerns and we did appear before regulatory boards a few years ago when it became common that carriers would stop near the highway, at gas stations on the highway or at motels on the highway rather than in town. We thought there would be a loss of passengers and partial service.

**Senator Oliver:** Mr. Pearce, you said that in April busing will be next to VIA Rail or a train station. Passengers arriving on train will be able to get on a bus. You also talked about the possibility of buses stopping at airports to pick up and drop off passengers, as a way of increasing ridership. You also talked about other

sais pas quelle contribution financière elles peuvent apporter, mais elles pourraient peut-être fournir un certain appui en ce qui concerne le public et les terminaux afin d'assurer une liaison aux services d'autocar, de train ou même d'aéroport les plus proches.

**Le sénateur Oliver:** Si je représentais Transport 2000 et faisais face à un manque d'achalandage dans les autobus, et cetera, dans la région de l'Atlantique, j'embaucherais d'abord une personne afin d'effectuer des recherches, des sondages et des tests pour savoir pourquoi les gens n'utilisent pas les autobus comme ils le faisaient auparavant. Je remettrais ensuite les résultats à un groupe d'étude et lui demanderais de commenter un certain nombre de propositions. Je suis sûr que vous l'avez fait, et je me demande si vous pouvez nous dire quel genre de recherches vous avez fait, de quelle manière ces recherches ont été faites, et comment nous pouvons obtenir les résultats de ces recherches pour que nous puissions tous en profiter.

**M. Pearce:** Nous n'avons pas fait beaucoup de recherches, nous sommes un groupe formé entièrement de bénévoles. Nous ne bénéficions d'aucun financement public, et nos capacités sont assez limitées dans ce domaine. Toutefois, nous avons demandé l'avis de la population au sujet des fourgonnettes, et ces dernières semblent être appréciées parce qu'elles sont pratiques et qu'elles offrent presque le même service qu'un taxi. C'est un point important.

Nous avons fait un sondage en ce qui concerne le service de chemin de fer entre Halifax et Sydney. Ce service, très populaire, a été supprimé en 1990, et nous avons fait un sondage afin de déterminer les services qu'utilise maintenant la population. Nous avons constaté une baisse constante de l'utilisation du service d'autocar au moment même où les 115 000 utilisateurs par année du service ferroviaire ont disparu. Où sont passés ces gens? Ils n'utilisent pas les autocars. Ils utilisent leur automobile ou ils demeurent à la maison. C'est ce qu'ils font. Ils restent chez eux; ils ne voyagent plus pour rendre visite à leurs parents et ainsi de suite. Ils essaient d'obtenir les soins médicaux dont ils ont besoin dans leur localité, sinon ils s'en privent. Tels sont les résultats obtenus en ce qui concerne les services ferroviaires.

Les services ferroviaires ayant été supprimés, le transport par autocar est devenu le seul service offert si bien que la popularité du transport public a vraiment chuté. Pour ce qui est des fourgonnettes, la population apprécie ce service commode vu les arrêts prévus dans les localités.

Personnellement, mon opinion est partagée en ce qui concerne l'influence de la qualité des terminaux. Il y a quelques années, lorsque les transporteurs se sont mis à faire des arrêts de plus en plus fréquents près des autoroutes, aux stations d'essence et aux motels sur les autoroutes plutôt qu'en ville, nous avons fait part de nos préoccupations à certains organismes de réglementation. Nous pensions que cela entraînerait des pertes de passagers et que seul un service partiel serait offert.

**Le sénateur Oliver:** Monsieur Pearce, vous avez dit qu'en avril, des services d'autobus seraient offerts près des gares VIA Rail ou des gares ferroviaires. Les passagers qui arriveront par le train pourront monter dans un autobus. Vous avez parlé de la possibilité d'un service d'autobus aux aéroports dans le but de



intermodals. It seems to me that some agency is going to have to regulate all of this scheduling, to ensure that the bus will be there at the time that passengers from a train or an airport will be dropped off, just to make it convenient. I do not think that should be government. I think it should be the industry itself. What do you think?

**Mr. Pearce:** It would be to the benefit of the bus industry and the transportation industries in general to arrange this. Up until now, it seems as though each mode of transportation is operated independently. Greyhound made an interesting attempt by running an airline connecting to their bus services, to start this interconnectivity, but the airline was not economically viable.

These terminals, we have one in Quebec City that works quite well and one in Vancouver that works very well. Now we will have one in Halifax with a considerably smaller volume. Also, in Toronto, the old CP Express sheds, I think, are being converted. The post office and express between Bay and Yonge Street are being converted to a bus terminal. That is right next to Union Station. That seems to be a move in a positive direction as well. These connecting terminals certainly would be helpful. We hope to see the rail line to Kitchener from Toronto interconnect. They pass right by Pearson Airport. That is a possibility.

In the Maritimes, a lot of people are travelling from Saint John, from Charlottetown and from the north shore of New Brunswick to Moncton because Moncton is the hub. West Jet flies from Moncton, the only place in the Atlantic provinces that West Jet flies. That is very popular. I would think that SMT might want to extend some of its routes to the airport and thereby gain some intermodal traffic. People from Saint John or smaller communities like the Miramichi and Sussex might want to catch a West Jet flight to western Canada or even to Hamilton, Ontario.

**Senator Oliver:** You mentioned travellers such as the disabled, students, and others, but you did not say anything about the business group of travellers, people who have to travel for business. If there were business people wanting to, say, leave Halifax for Charlottetown at seven o'clock in the morning, do you not think that some of the amenities they might want would include food services, access to plug-ins for their computers, comfortable seats, and so on? If so, do you think that these are things that might enhance the ridership?

**Mr. Pearce:** I do not think so. I think business people will fly. They have the money to pay for it. A small businessman who is paying his own expenses may take a van. Generally, however, business people, and, I think it is fair to say, elected representatives tend to use the quickest service available.

faire augmenter l'achalandage. Vous avez aussi parlé d'autres services de transport intermodal. Il me semble qu'un organisme quelconque devra réglementer tous ces horaires, afin que les autobus soient sur place à l'arrivée des passagers d'un train ou d'un avion et pour que le service offert soit pratique. Je ne crois pas que cela devait relever du gouvernement, mais plutôt de l'industrie. Qu'en pensez-vous?

**M. Pearce:** Il serait avantageux pour l'industrie du transport par autocar et pour l'industrie du transport en général de faire de telles démarches. Jusqu'à maintenant, il semble que chaque mode de transport fonctionne de manière indépendante. La compagnie Greyhound a fait un essai intéressant en exploitant une ligne aérienne reliée à son service de transport par autocar afin d'assurer une telle interconnectivité, mais la ligne aérienne n'a pas été rentable.

Nous disposons de terminaux semblables dans la ville de Québec et à Vancouver, et ils fonctionnent très bien. Nous en aurons bientôt un autre à Halifax, mais le volume y sera beaucoup moins important. À Toronto, je crois aussi que les anciens entrepôts de CP Express seront transformés et que le bureau de poste et de messagerie situé entre les rues Bay et Yonge sera converti en terminal d'autocar. C'est juste à côté de la gare Union. Cela semble être un pas dans la bonne direction, et ces terminaux de correspondance seront certainement très utiles. Nous espérons aussi que la voie ferrée qui relie Toronto à Kitchener et qui longe l'aéroport Pearson pourra servir aux usagers de l'aéroport; c'est une possibilité.

Dans les Maritimes, beaucoup de gens voyagent entre Saint John et Charlottetown, et entre la rive nord du Nouveau-Brunswick et Moncton, puisque que Moncton est le centre des activités. Moncton est la seule ville des Maritimes desservie par la compagnie West Jet et les vols offerts sont très populaires. La compagnie SMT voudra peut-être poursuivre certains de ces trajets jusqu'à l'aéroport pour ainsi profiter de l'achalandage du transport intermodal. Les gens de Saint John ou de plus petites localités comme Miramichi et Sussex pourraient alors prendre un vol de West Jet pour se rendre dans l'Ouest canadien ou même à Hamilton, en Ontario.

**Le sénateur Oliver:** Vous avez parlé de voyageurs comme les personnes handicapées, les étudiants et autres, mais vous n'avez rien dit à propos des gens d'affaires, les gens qui doivent se déplacer dans le cadre de leurs activités professionnelles. Si des gens d'affaires désirent quitter Halifax pour Charlottetown à sept heures du matin, disons, ne croyez-vous pas qu'ils aimeraient avoir accès à des services de restauration, des prises pour leurs ordinateurs, des sièges confortables, et cetera? Dans l'affirmative, croyez-vous que ces services pourraient augmenter l'achalandage?

**M. Pearce:** Je ne crois pas. Je crois que les gens d'affaires continueront à prendre l'avion. Ils ont l'argent pour le faire. Un petit homme d'affaires qui paye ses propres dépenses prendra peut-être la fourgonnette, mais en général, les gens d'affaires et, sans aucun doute, les représentants élus, ont tendance à utiliser le service le plus rapide.

The average consumer is not as well represented — and therefore it is a good thing that you are here today — because the business community and the elected representatives tend to use either their automobile or the airlines.

**Senator Oliver:** We took the bus from Ottawa to Montreal the other day. It took two hours to travel from Ottawa to Dorval. By the time you get in your car and drive to the Ottawa airport, wait for your plane, take an hour to go through security and then fly for 25 minutes to Montreal and get off and get downtown, two hours have elapsed. Our ticket cost us \$30.

**Mr. Pearce:** Yes, the bus service between Ottawa and Montreal is very good. The service is hourly. That is a great convenience.

**Senator Oliver:** There were business people on that bus as well.

**Mr. Pearce:** Oh, yes, yes, if you are able to offer a service every hour, but this is not possible, unfortunately, in, say, southern New Brunswick. If you could get frequent service between Saint John, Fredericton and Moncton, that would be attractive to the business community, but unfortunately the population base does not appear to be quite high enough.

What will happen in 10 years when there is no fuel around to fuel airplanes and automobiles? This is something that may happen. I do not want to get into the environmental and energy aspects, but I think we have to hedge our bets very much that short-haul air service and the widespread use of automobiles will not be readily available in 10 years because of energy problems.

**Senator Forrestall:** Just a brief supplementary. We have 400 years of reserve oil sitting on the tar sands, so I must say I have to look slightly differently at your projection. Ten years ago, I would have agreed with you 100 per cent, but today I no longer agree with that.

The environment is not something outside the purview of the interests of this committee. I am wondering whether there would be any benefit, even if it were merely an environmental benefit, to encouraging buses and vans to use propane or some other form of energy.

**Mr. Pearce:** One of the programs, environmentally, of course, is the production of carbon dioxide. I am not a research chemist, so I am not sure if there is much improvement with propane. I cannot really answer that question. Bus and daytime trains are about four times as efficient as the automobile, and probably six or seven times as efficient as an aircraft per seat per kilometre. So there are important efficiencies if we can reasonably fill the public transportation vehicles. Of course, running an empty train or an empty bus is not practical.

Le consommateur moyen n'est pas bien représenté — et c'est donc une bonne chose que vous soyez ici aujourd'hui — parce que les gens du milieu des affaires et les représentants élus ont tendance à utiliser leur automobile ou à voyager par avion.

**Le sénateur Oliver:** L'autre jour, nous avons pris l'autocar d'Ottawa à Montréal. Il nous a fallu seulement deux heures pour arriver à Dorval. Lorsque vous prenez votre automobile pour aller jusqu'à l'aéroport d'Ottawa, vous devez attendre l'avion et prévoir une heure pour les contrôles de sécurité. Ensuite, l'avion met 25 minutes pour se rendre à Montréal, vous devez descendre et vous rendre au centre-ville. Cela représente plus de deux heures. Notre billet d'autobus nous a coûté 30 \$.

**M. Pearce:** En effet, le service d'autocar entre Ottawa et Montréal est très efficace. Un départ est offert toutes les heures. C'est très pratique.

**Le sénateur Oliver:** Il y avait aussi des gens d'affaires dans cet autocar.

**M. Pearce:** Bien sûr, c'est pratique lorsqu'un départ est offert toutes les heures, mais cela n'est pas possible dans le sud du Nouveau-Brunswick, par exemple. Si les départs étaient aussi fréquents entre Saint John, Fredericton et Moncton, les gens du milieu des affaires utiliseraient probablement aussi ce service, mais malheureusement, la population ne semble pas assez élevée pour offrir ce genre de service.

Que se passera-t-il dans 10 ans lorsqu'il n'y aura plus assez de carburant pour les avions et les automobiles? C'est quelque chose qui pourrait arriver. Je ne veux pas me lancer dans un débat environnemental et énergétique, mais nous devons prévoir qu'il sera peut-être difficile dans 10 ans d'offrir un service de transport aérien sur courte distance et d'utiliser nos automobiles aussi souvent que nous le faisons, puisque nous devons faire face à des problèmes énergétiques.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais préciser que nous disposons d'une réserve pétrolière dans les sables bitumineux qui peut subvenir à nos besoins pendant 400 ans, donc je dois regarder vos projections sous un angle quelque peu différent. Il y a 10 ans, j'aurais été d'accord avec vous à 100 p. 100, mais aujourd'hui ce n'est plus le cas.

L'environnement fait aussi partie des préoccupations du comité. Toutefois, je me demande s'il serait vraiment avantageux sur le plan environnemental seulement d'encourager l'utilisation des autocars et des fourgonnettes qui consomment du propane ou une autre forme d'énergie.

**M. Pearce:** Sur le plan environnemental, la production de dioxyde de carbone est l'un des principaux facteurs à envisager. Je ne suis pas expert en chimie et je ne peux pas affirmer que le propane est moins néfaste pour l'environnement. Je ne peux vraiment pas répondre à cette question. Les autocars et les trains qui offrent un service quotidien sont environ quatre fois plus efficaces au plan énergétique que l'automobile et probablement de six à sept fois plus efficaces au plan énergétique que l'avion par siège et par kilomètre. Nous pouvons donc réaliser des économies



**Senator Callbeck:** Yesterday, I raised the issue of parcel services. You say that parcel services represent 25 per cent of bus revenues. I get the feeling that this service is not promoted that much. Do you agree with me on that?

**Mr. Pearce:** From what I have seen in the Maritimes, there is a fair bit of promotion. I am at bus terminals often, so I see this promotion, but there is promotion. Perhaps the representatives of the bus companies could tell you a little more about it. However, I agree that promotion is important.

Out West, Greyhound has trailers behind their buses carrying parcels and express items. That is an indication of how important this is to the bus industry.

**Senator Callbeck:** You mentioned you see parcel services promoted within the bus stops. Do you see it in other places?

**Mr. Pearce:** I have seen it in the newspapers, in publications, yes. However, perhaps I am prejudiced, because I look for transportation-related items.

**Senator Callbeck:** Am I right in assuming that you think all vans should be regulated like the large buses and that they should be on a schedule, not only regulated for insurance and safety but really for everything, that vans should be treated the same way as buses?

**Mr. Pearce:** I am not against unregulated vans. In Prince Edward Island, where there is no public transportation, except the off-island SMT services, if vans are going to be promoted there has to be some regularity of service. It has to be known to people in Charlottetown, not only in Albertan and O'Leary that there is a van service running.

It is hard to sell a product if the user does not know if it is going to be there. There need to be some guarantees about the service. There does not need to be hard regulation. Hard regulation should be for insurance, safety, working hours. Working hours is not so much a problem in P.E.I., but there are longer routes in Nova Scotia where a driver can work too many hours and be subject to fatigue.

**Senator Callbeck:** So you would regulate for working hours, et cetera.

**Mr. Pearce:** For safety and insurance and vehicle maintenance and this type of thing. A private van operator who has something go wrong with his van in the middle of the week may not have a spare vehicle. It is not easy to maintain a vehicle. Usually that is

importantes si nous remplissons de manière raisonnable les véhicules de transport public. Bien entendu, lorsque les trains ou les autocars sont vides, cela n'est pas avantageux.

**Le sénateur Callbeck:** Hier, j'ai soulevé la question des services de livraison de colis. Vous dites que cela représente 25 p. 100 des revenus des propriétaires d'autobus. J'ai l'impression que ces services font l'objet de peu de promotion. Êtes-vous d'accord avec moi?

**M. Pearce:** D'après ce que j'ai vu dans les Maritimes, il se fait pas mal de promotion. Comme je fréquente souvent les gares routières de voyageurs, j'y vois ce genre de promotion. Il se fait de la promotion. Les représentants des entreprises de transport interurbain par autocar pourraient vous en parler un peu plus. Cependant, je suis d'accord pour dire qu'il est important de faire de la promotion.

Dans l'Ouest, Greyhound équipe ses autocars de remorques pour transporter des colis et des envois exprès. Voilà qui montre l'importance que cela revêt pour l'industrie du transport interurbain par autocar.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que la promotion des services de livraison de colis se fait aux gares d'autocars. En voyez-vous ailleurs?

**M. Pearce:** J'ai vu des annonces dans les journaux et dans des revues. Cependant, j'ai peut-être des préjugés favorables étant donné que je cherche des articles qui ont trait au transport.

**Le sénateur Callbeck:** Ai-je raison de supposer que vous estimez que toutes les fourgonnettes devraient être assujetties à une réglementation comme les gros autobus et qu'elles devraient être respecter un horaire, qu'elles ne soient pas seulement réglementées en ce qui a trait à l'assurance et à la sécurité, mais vraiment pour tout, que les fourgonnettes devraient être assimilées aux autocars et aux autobus?

**M. Pearce:** Je ne suis pas contre la non-réglementation des fourgonnettes. À l'Île-du-Prince-Édouard, où il n'y a pas de réseau de transport public, à l'exception des services SMT à l'extérieur de l'île, si nous devons faire la promotion des fourgonnettes, il faut alors une certaine régularité. Il faut en informer les résidents de Charlottetown, pas seulement ceux d'Albertan et d'O'Leary.

Il n'est pas facile de vendre un produit si aucune promotion n'en a été faite auprès de l'utilisateur. Il faut offrir des garanties de service. Nous n'avons pas besoin de règlements rigoureux. Les règlements rigoureux devraient s'appliquer à l'assurance, à la sécurité et aux heures de travail. Les heures de travail ne constituent pas un problème à l'Île-du-Prince-Édouard. Il y a des trajets plus longs en Nouvelle-Écosse où un chauffeur peut travailler trop d'heures et risquer l'épuisement.

**Le sénateur Callbeck:** Vous réglementeriez donc les heures de travail, et cetera.

**M. Pearce:** Pour la sécurité, l'assurance et l'entretien des véhicules par exemple. Un exploitant de fourgonnette privé dont le véhicule fait défaut au milieu de la semaine peut ne pas avoir un véhicule de rechange. Il n'est pas facile d'entretenir un véhicule.

done on a Saturday. Not a lot of vans run on Saturday. There are some things that happen during the week that may need to be looked after.

**Senator Callbeck:** You mentioned that you have 200 members. Would most of those members be groups or individuals?

**Mr. Pearce:** No, most of those are individuals, but there are groups. There are labour unions. There are some communities. There are municipalities. The City of Bathurst is a member, and so that represents quite a few more people. We do have a broad representation. We do appear on the media quite often, and we appear at environmental shows and at model railroad shows, which are definitely biased towards the rail mode. We do appear where we can and meet the public where we can, so we try to get a cross-section of other groups, even those that are not members. We have liaisons, for example, with a group that is appearing later on this afternoon, the Ecology Action Centre. We also have members from seniors groups. In fact, I have been in touch with them about these hearings and have encouraged them.

We are working quite closely with the P.E.I. Seniors Federation who are appearing later on today, because we are trying to get some improved transportation within the Island of Prince Edward Island. There is work going on right now to get a more regularized urban system, which is not this hearing's concern, but an urban system in Charlottetown, or perhaps something linking Charlottetown and Summerside more frequently than once a day.

**Senator Callbeck:** How do you canvass your members for the ideas? For example, you were talking about improving bus terminal facilities but you really did not know whether that would increase ridership or not.

**Mr. Pearce:** Well, it is turning more and more to e-mail. You would be amazed at the number of people who have e-mail, almost everyone, even seniors. I spend more time than I would like at my computer now, but it does offer an interchange of ideas. It is quite democratic. We do send mail back and forth.

We have a board of 15 people. They come from all over. We have two board members from Prince Edward Island, one who is resident there all the time and another who lives in New York City, in Manhattan, and spends his summers, six months, in P.E.I. He offers very refreshing insights, because he comes from a high-density public transportation area. He does have difficulty in understanding Prince Edward Islanders who have grown up without public transportation and do not have a very good understanding of what it might do. I am speaking from our point of view. We think it could be very beneficial, but if you have never had it, you do not know what you are missing.

Cela fait habituellement le samedi. Très peu de fourgonnettes circulent le samedi. Il pourrait arriver qu'un problème se produise pendant la semaine et qu'il faille le régler.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que votre association regroupe 200 membres. Est-ce qu'il s'agit pour la plupart de groupes ou de particuliers?

**M. Pearce:** La plupart d'entre eux sont des particuliers, mais il y a aussi des groupes, des syndicats, des collectivités et des municipalités. La ville de Bathurst compte parmi nos membres de sorte que cela représente beaucoup plus de gens. Nous avons un large éventail de membres. Nous sommes très présents dans les médias, les expositions à caractère environnemental et dans les salons de modèles réduits de trains qui sont de toute évidence orientés vers le transport ferroviaire. Nous nous présentons où nous pouvons le faire et rencontrons le public lorsque nous le pouvons. Nous essayons donc de rejoindre un échantillon d'autres groupes même si ceux-ci ne sont pas membres de notre organisme. Nous avons des contacts, par exemple, avec un groupe qui comparaitra plus tard cet après-midi, l'Ecology Action Centre. Des citoyens âgés sont aussi membres de notre organisme. En fait, j'ai communiqué avec eux au sujet de ces audiences et je les ai encouragés.

Nous travaillons en très étroite collaboration avec la Seniors Federation of Prince Edward Island dont des représentants comparaitront plus tard aujourd'hui parce que nous essayons d'améliorer les services de transport à l'intérieur de l'île. Des efforts sont déployés à l'heure actuelle pour obtenir un système de transport urbain plus régularisé, ce qui n'est pas l'objet de cette audience, mais d'un système de transport en commun à Charlottetown ou peut-être un système qui relierait Charlottetown et Summerside plus qu'une fois par jour.

**Le sénateur Callbeck:** Comment procédez-vous pour obtenir l'avis de vos membres? Par exemple, vous parliez d'améliorer les installations dans les gares routières de voyageurs, mais vous ne saviez pas vraiment si cela permettrait d'augmenter l'achalandage.

**M. Pearce:** Nous nous tournons de plus en plus vers le courrier électronique. Vous seriez surpris du nombre de gens qui ont une adresse de courriel, même les personnes âgées. Je passe maintenant beaucoup plus de temps que je le voudrais à l'ordinateur, mais cela permet d'échanger des idées. C'est très démocratique. Nous échangeons des courriels.

Notre conseil d'administration comporte 15 membres de toutes provenances. Deux d'entre eux viennent de l'Île-du-Prince-Édouard dont un qui y réside à longueur d'année et l'autre qui vit à New York, à Manhattan, et qui passe ses étés, six mois en fait, à l'Île-du-Prince-Édouard. Ses points de vue sont originaux étant donné qu'il vient d'une région à forte densité de population et où existe le transport en commun. Il a beaucoup de mal à comprendre les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard qui ont grandi sans service de transport public et qui ne comprennent pas très bien ce qu'il pourrait apporter. Je parle de notre point de vue. Nous croyons qu'un tel service serait très utile. Cependant, si vous n'en avez jamais eu, vous ne pouvez savoir pas ce que vous manquez.



**Senator Jaffer:** In your presentation you did not touch on service for the disabled. Do you think the service is adequate? What could be improved?

**Mr. Pearce:** It is adequate as far as the financial resources of the bus companies are concerned. Government could provide more funding, in which case more or all buses could have facilities for the wheelchair disabled. Of course, facilities for the visually impaired and hearing-impaired are important too. I guess it is an economic question, and if governments wanted to contribute more, I am sure the bus companies would convert or purchase new vehicles.

All trains are accessible to the standard wheelchair, although not some of the wider, new motorized ones; however, with a little bit of assistance, people can travel sometimes without wheelchairs. One of the difficulties with the bus industry is that there is one driver on board, which limits the amount of assistance that can be provided, certainly at smaller terminals.

I would be interested in knowing from the bus industry what percentage of time the wheelchair space in a couple of buses that SMT Acadian has is filled. I have great sympathy for those who are disabled in any way, but there is a question of economics. It applies to the population in general too. Can you provide a service if it is not at least moderately utilized? This is an interesting problem. Do you want to have a wheelchair space on every bus, even though it is not used all the time? It may well be that you do want to do that, but that would require some financial assistance from levels of government.

**Senator Jaffer:** I have always thought that vans can be used for on feeder routes, where there are not as many people, as opposed to the main routes. I appreciate that I am going to venture into something we asked earlier.

What is your opinion on economic regulations for vans?

**Mr. Pearce:** In our summary, I use the term "benevolent regulations." We are concerned about the public in smaller towns like Parrsboro and Pugwash and Inverness, in Nova Scotia. You may not know these places, but they are places of 1,000, 2,000 or 3,000 people that have no formal access to the outside world. How do we bring that about?

It seems to me that government may have a role. Our group tries to play a role. We go to hearings; we speak about the issue. However, as volunteers, without funding, we are a bit limited. Nevertheless, we try to bring this to the attention of people.

**Le sénateur Jaffer:** Dans votre exposé, vous n'avez pas parlé des services offerts aux personnes handicapées. Croyez-vous que le service est adéquat? Que pourrait-on améliorer?

**M. Pearce:** Le service est adéquat par rapport aux ressources financières des propriétaires d'autocars. Le gouvernement pourrait être plus généreux pour que davantage d'autocars ou la totalité soient accessibles aux personnes handicapées en fauteuil roulant. Bien sûr, il est également important de fournir des installations aux malentendants et au malvoyants. Je suppose que c'est une question d'argent et que si les gouvernements débloquent davantage de fonds les transporteurs, j'en suis convaincu, adapteraient leurs installations ou achèteraient de nouveaux véhicules.

Tous les trains sont accessibles aux fauteuils roulants ordinaires, mais ne le sont pas pour certains modèles plus larges, les nouveaux fauteuils motorisés. Avec un peu d'aide, toutefois, les personnes peuvent parfois voyager sans leur fauteuil. Pour ce qui est du transport par autocar, un des problèmes qui se pose alors, comme il n'y a qu'un chauffeur à bord, l'aide qui peut être apportée devient alors limitée, à coup sûr aux plus petites gares.

J'aimerais que quelqu'un de l'industrie du transport par autocar me dise quel pourcentage du temps l'espace réservé aux fauteuils roulants dans deux ou trois autocars de SMT Acadian est bel et bien occupé. Les personnes handicapées sont toute ma sympathie, mais il y a un aspect économique. Cela s'applique à la population en général également. Pouvez-vous offrir un service s'il n'est pas à tout le moins modérément utilisé? Le problème est intéressant. Est-ce que vous voulez qu'il y ait dans chaque autocar un espace réservé pour un fauteuil roulant même s'il n'est pas tout le temps utilisé? Vous voulez peut-être qu'il en soit ainsi, mais il faudrait alors obtenir l'aide financière de divers paliers de gouvernement.

**Le sénateur Jaffer:** J'ai toujours pensé que les fourgonnettes pouvaient être utilisées sur les lignes secondaires, là où la population n'est pas aussi dense, par opposition aux lignes principales. Je me rends compte que je m'aventure sur un sujet que nous avons déjà abordé.

Que pensez-vous de la réglementation économique des fourgonnettes?

**M. Pearce:** Dans notre résumé, je parle de réglementation bienveillante. Nous nous inquiétons du public dans des villes moins peuplées comme Parrsboro, Pugwash et Inverness en Nouvelle-Écosse. Vous ne connaissez peut-être pas ces agglomérations 1 000, 2 000 ou 3 000 habitants qui n'ont aucun accès régulier avec le monde extérieur. Comment nous y prenons-nous pour apporter ces changements?

Le gouvernement peut jouer un rôle, il me semble. Notre groupe essaie de le faire. Nous assistons à des audiences, nous faisons valoir notre point de vue sur la question. Cependant, en tant que bénévoles, sans financement, nos moyens sont très limités. Malgré tout, nous essayons d'attirer l'attention de la population sur cette question.

I think the province might in fact be able to encourage this. They might even put out to tender, say, service from Inverness to the Canso Causeway. There should be a bus coming down to connect with Acadian Lines for Halifax. They could put that bus out to tender and give it to the operator who conforms to size of bus, schedule, and that sort of thing.

The province might have to assume some costs. The cost of operating buses is considerably less than rail or air, and most particularly the highway system. It is a drop in the bucket. The cost of a hundred yards of highway is the cost of running a bus everyday. Bus service is a real bargain. Of course, the point of this hearing is that it is only a bargain if you can get people on the buses, and that is really what we want to do.

**Senator Phalen:** Vans are, I guess, kind of a recent thing and they could be a big help, but I think they are probably part of the problem. You said that vans should not be on mainlines and on feeder lines. On the route from, say, Sydney to Halifax, where are the feeder lines?

**Mr. Pearce:** Well, from Inverness to Canso Causeway would certainly be one.

**Senator Phalen:** Okay, just back up. Are you saying that from Inverness to the Canso Causeway would be a feeder line?

**Mr. Pearce:** It would be a feeder line. There is no service there right now.

**Senator Phalen:** But then you are on the mainline.

**Mr. Pearce:** Then you are on the mainline. Do not run that van all the way to Halifax; let it connect to Acadian Lines at the Canso Causeway, which would be Port Hastings, or maybe Port Hawkesbury, wherever the terminal is most convenient, where it all flows together. Let it from perhaps from Parrsboro into Truro, or up to Amherst. Again, I am using local geography. The important point is for the van not to run all the way, just on the feeder lines.

The regulatory agencies in Newfoundland do not allow vans on the TransCanada Highway, transporting people in parallel with the DRL Coachline service or on an adjacent municipality, where the highway may bypass by a mile or two. However, they encourage feeder systems in from the Northern Peninsula or in from the Burin Peninsula, and so on.

The benefits of vans, or even taxis — there is nothing to say that a taxi company could not bid on a service. If the volume of traffic were seen to be only four or five people, perhaps a taxi would be adequate. For overflow, hopefully a taxi company has more than one vehicle.

Je crois que la province pourrait en fait être en mesure d'encourager cette initiative. Elle pourrait même lancer un appel d'offres par exemple pour le service entre Inverness et la levée de Canso. Un autocar devrait assurer la correspondance avec Acadian Lines à destination de Halifax. Le gouvernement pourrait lancer un appel d'offres et accorder le contrat au transporteur qui se conforme aux exigences en ce qui a trait à la taille du véhicule, à l'horaire et ainsi de suite.

La province pourrait avoir à assumer certains coûts. Le coût du transport par autobus est beaucoup moindre que pour le transport ferroviaire ou aérien, particulièrement pour le transport en autocar. C'est une goutte dans l'océan. Le coût d'exploitation quotidienne d'un autocar correspond à celui de cent verges de routes. Le service d'autobus est une vraie bonne affaire. Bien sûr, cette audience fait ressortir que ce n'est une bonne affaire que dans la mesure où on réussit à convaincre les gens de prendre l'autobus et c'est vraiment notre objectif.

**Le sénateur Phalen:** L'utilisation des fourgonnettes est en quelque sorte récente, je suppose, et ces véhicules pourraient être d'une grande utilité. Cependant, je crois qu'elles constituent probablement une partie du problème. Vous avez dit qu'on ne devrait pas les utiliser sur les lignes principales mais sur des lignes d'apport. Pour ce qui est de la route entre Sydney et Halifax, quelles sont les lignes d'apport?

**M. Pearce:** Il y en aurait certainement une entre Inverness et la levée de Canso.

**Le sénateur Phalen:** D'accord, revenons simplement en arrière. Dites-vous qu'on pourrait parler d'une ligne d'apport entre Inverness et la levée de Canso?

**M. Pearce:** Il s'agirait d'une ligne d'apport. Aucun service n'y est offert à l'heure actuelle.

**Le sénateur Phalen:** Mais alors vous êtes sur la ligne principale.

**M. Pearce:** Vous êtes alors sur la ligne principale. Cette fourgonnette ne se rend pas jusqu'à Halifax; faisons la plutôt se raccorder à Acadian Lines à la levée de Canso, ce qui serait Port Hastings ou peut-être Port Hawkesbury, là où la gare est la plus commode. Utilisons peut-être la fourgonnette de Parrsboro à Truro ou jusqu'à Amherst. Je le répète, ce ne sont que des exemples. L'important c'est que la fourgonnette ne fasse pas tout le trajet, mais roule exclusivement sur les lignes d'apport.

Les organismes de réglementation à Terre-Neuve n'autorisent pas les fourgonnettes à circuler sur la route transcanadienne, à transporter des gens parallèlement au service offert par DRL Coachline ou sur une route qui peut contourner un ou deux milles plus loin une municipalité adjacente. Cependant, ils encouragent les réseaux d'apport à partir de la péninsule Northern ou de la péninsule Burin et ainsi de suite.

Les avantages que représentent les fourgonnettes, voire les taxis — rien ne dit qu'un exploitant de taxis ne pourrait déposer une offre relativement à un service. Si on considérait que le débit ne serait que de quatre ou cinq personnes, un taxi pourrait peut-être faire l'affaire. S'il devait y avoir plus de passagers, c'est à espérer qu'une entreprise de taxis a plus d'un véhicule à sa disposition.



**Senator Phalen:** The cost of taxis would be prohibitive, for a mainline?

**Mr. Pearce:** Oh, yes. Certainly as the numbers drop, if you are only carrying a couple of people, the economics are not as good. That is why these vans often times will not run. That is a big advantage. If Acadian Lines could say that they will not run their service on days when they have less than 12 passengers, they could save a bundle of money. The marketing aspect would be a disaster, because people could not rely on their transportation.

**Senator Phalen:** Just to follow up on Senator Callbeck's question. You said bus services could benefit greatly if agreement with Canada Post were possible, with security arrangements. What type of an agreement would you need?

**Mr. Pearce:** Well, to carry mail. In other words, Canada Post sends tremendous quantities of mail by truck between its post offices. Much of it is sorted here in Halifax. I believe that if you were to mail a letter from Yarmouth to Yarmouth, it would be trucked to Halifax, sorted, and sent back to Yarmouth again, even if it were going to your next-door neighbour. They have tried to get around that in some ways, but there is a lot of trucking of mail by separate trucks on the highway. Buses, by and large, have regular daily schedules. This is what is important for the parcel service. You have almost instant transportation of your parcel. You get it the same day you put it on the bus. The bus routes, by and large, are daily and sometimes two and three times daily, so Canada Post could take advantage of this.

There would have to be some security in place. They would not want me going along and opening the luggage bay and grabbing a sack of mail and making off with it. There would have to be some kind of security, large containers that would slide into the luggage bay, or something like that.

It would serve to remove some trucks from the highway and to stabilize the declining revenues in the bus industry. Amtrak makes \$100 million a year, I think, for carrying mail via rail; Canada does not. If Canada Post were to utilize buses running to smaller communities, it could be very worthwhile. Both could save some money.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Pearce, for all the information you have given us this morning.

We will now hear from SMT/Acadian Lines, Mr. Odell and Mr. Melanson.

Please proceed.

**Mr. Bob Odell, General Manager, SMT/Acadian Lines:** We represent SMT Eastern Group of companies, which is comprised of SMT (Eastern) Limited, Acadian Lines, and Nova Charter

**Le sénateur Phalen:** Pour une ligne principale serait-il hors de prix de recourir à des taxis?

**M. Pearce:** Oui, tout à fait. Il va sans dire que lorsque l'achalandage baisse, si vous ne transportez que deux ou trois personnes, l'entreprise n'est pas aussi rentable. C'est la raison pour laquelle il arrivera souvent que ces fourgonnettes ne circuleront pas. C'est un avantage énorme. Si Acadian Lines pouvait dire qu'elle n'offrira pas le service les jours où il y a moins de 12 passagers, elle pourrait épargner beaucoup d'argent. Commercialement parlant, ce serait un désastre étant donné que les gens ne pourraient se fier à leur service de transport.

**Le sénateur Phalen:** J'ai simplement une question complémentaire à celle de Le sénateur Callbeck. Vous avez dit que les services de transport par autocar pourraient profiter grandement d'une entente avec Postes Canada y compris en ce qui a trait à la sécurité. De quel genre d'entente auriez-vous besoin?

**M. Pearce:** Pour transporter du courrier. Postes Canada expédie d'énormes quantités de courrier par camion entre les bureaux de postes. Le tri de ce courrier se fait en grande partie ici à Halifax. Si vous postiez une lettre à Yarmouth à destination de Yarmouth, je crois qu'elle serait transportée par camion à Halifax, pour y être triée et renvoyée à Yarmouth, même si la lettre était destinée à votre voisin immédiat. Postes Canada a essayé de contourner le problème de diverses façons mais des camions distincts transportent beaucoup de courrier sur la route. Les autocars, en général, ont des horaires quotidiens réguliers. C'est ce qui est important pour le service de transport des colis. Votre colis est transporté presque instantanément. Il est livré le jour même où vous le déposez dans l'autocar. Les autocars en général effectuent leur parcours quotidiennement, parfois deux à trois par jour. Postes Canada pourrait en tirer partie.

Il faudrait mettre en place certaines mesures de sécurité. Postes Canada ne voudrait pas que je pénètre dans l'aire des bagages et que je m'approprie un sac de courrier. Il faudrait mettre en place des mesures de sécurité, par exemple des gros conteneurs qui seraient glissés dans l'aire des bagages ou que saisis-je encore.

Voilà qui permettrait de diminuer le nombre de camions sur la route et de stabiliser les revenus en baisse de l'industrie du transport par autocar. Amtrak génère annuellement 100 millions de dollars de revenus, je crois, en transportant du courrier. Il n'en va pas de même au Canada. Si Postes Canada utilisait les autocars qui se rendent dans les localités plus petites, cela pourrait être très intéressant. Les deux parties pourraient épargner de l'argent.

**La présidente:** Merci, monsieur Pearce, de toute l'information que vous nous avez fournie ce matin.

Nous allons maintenant entendre messieurs Odell et Melanson de l'entreprise SMT/Acadian Lines.

Vous avez la parole.

**M. Bob Odell, directeur général, SMT/Acadian Lines:** Nous représentons le SMT Eastern Group qui comprend les entreprises SMT (Eastern) Limited, Acadian Lines et

Services. SMT (Eastern) Limited is owned and operated by the Irving group of companies. In turn, SMT owns and operates Acadian Lines and Nova Charter Services.

SMT was incorporated on June 30, 1937. The company has provided a public passenger service seven days a week ever since. In conjunction with the passenger service, SMT has a same-day parcel express business in New Brunswick, Nova Scotia, and P.E.I. and is part of a bus interline network, which provides service to and from Quebec, Ontario, and Western Canada.

On December 20, 1995, SMT acquired Acadian Lines Limited, the major scheduled passenger service provider for the province of Nova Scotia and Nova Charter Services Inc. This acquisition gives SMT group a comprehensive network of scheduled services throughout the Maritime provinces. SMT group, through SMT and Nova, can also provide group travel charters originating from any point in the Maritimes to destinations throughout North America.

The SMT group is the fifth largest bus company in Canada and the third largest scheduled service provider. We serve more than 82 communities, operate a fleet of 74 coaches, employ 258 people, and operate two maintenance facilities, one of which is in Halifax and the other is in Moncton, New Brunswick. In 2001, SMT operated over 7.2 million kilometres in line-run and charter services, and we operate approximately 40 scheduled trips in the Maritime provinces on a daily basis.

Our mission is to provide the highest standards of safety, quality service, convenience and good value at all times, in order to satisfy our customers' needs. Our key intercity target markets are students and seniors. Our intercity bus service has experienced an increase in ridership over the last five years. Comparing the year 2001 to 1997, passenger count has increased by 9.6 per cent. I am sure that will be a topic of discussion here today, in view of what you have been hearing.

The bus industry, of which SMT is a key member, has a collective vision that views our industry as an integral part of the national and regional passenger infrastructure. We believe that our industry has been instrumental in the development of the social and economic fabric of Canada. SMT is ever mindful of the importance of the transportation services we provide to the Maritimes in terms of community links for passengers, freight, and tourism.

As an industry and SMT as its largest carrier in the Maritimes, we believe that we must continue to play an important role in Canada's national and provincial transportation network. We provide the most comprehensive and diversified system of any mode of transportation. Our concern is whether or not the strength and viability of this network is sustainable.

Nova Charter Services. SMT (Eastern) Limited appartient au groupe d'entreprise Irving qui en assure également l'exploitation. Pour sa part, SMT possède et exploite Acadian Lines et Nova Charter Services.

SMT a été constitué en société le 30 juin 1937. Depuis lors, la compagnie offre un service de transport public des voyageurs sept jours par semaine. La compagnie offre en outre un service express de livraison de colis le même jour au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard et fait partie d'un réseau interligne d'autocars qui offre des services en provenance et à destination du Québec, de l'Ontario et de l'Ouest du Canada.

Le 20 décembre 1995, SMT s'est porté acquéreur de Acadian Lines Limited, le principal fournisseur de service régulier de transport de passagers pour la Nouvelle-Écosse et de Nova Charter Services Inc. Cette acquisition a permis au groupe SMT de se doter d'un réseau exhaustif de services réguliers à l'échelle des provinces maritimes. Le groupe SMT, par l'entremise de SMT et de Nova, peut également offrir des autocars nolisés pour les voyages en groupe à partir de n'importe quel endroit dans les Maritimes pour des destinations à l'échelle de l'Amérique du Nord.

Le groupe SMT occupe le cinquième rang au Canada parmi les compagnies de transport par autobus les plus importantes et est le troisième fournisseur de service régulier. Nous desservons plus de 82 collectivités, nous exploitons une flotte de 74 autocars, nous employons 258 personnes et nous exploitons deux installations d'entretien dont une à Halifax et l'autre à Moncton au Nouveau-Brunswick. En 2001, SMT a offert des services quotidiens et nolisés sur 7,2 millions de kilomètres et effectuée quotidiennement quelque 40 déplacements réguliers dans les provinces Maritimes.

Nous visons les plus hauts niveaux qu'il s'agisse de sécurité, de qualité des services, de commodité et de bonne valeur pour répondre aux besoins de nos clients. Nos principaux marchés cibles interurbains sont les étudiants et les personnes âgées. Les passagers augmentent dans nos autocars les cinq dernières années. Si l'on compare 2001 à 1997, l'achalandage s'est accru de 9,6 p. 100. Je suis convaincu qu'il s'agira d'un sujet de discussion aujourd'hui, compte tenu de ce que vous avez entendu.

L'industrie du transport par autocar, dont SMT constitue un membre important, estime que nous faisons partie intégrante de l'infrastructure nationale et régionale de transport des voyageurs. Notre industrie a contribué, selon nous, au développement du tissu social et économique du Canada. SMT est toujours conscient de l'importance que représentent les services de transport que nous offrons aux provinces Maritimes pour interconnecter les collectivités aux voyageurs, aux marchandises et aux touristes.

L'industrie et SMT à titre du plus grand transporteur des Maritimes estiment qu'il nous faut continuer à jouer un rôle important dans le réseau national et provincial de transport du Canada. Nous offrons le système le plus complet et le plus diversifié comparativement à n'importe quel mode de transport. Nous nous demandons si la force et la viabilité de ce réseau sont durables ou non.



The bus mode is the only mode that links with all other modes. Our industry provides services to many markets that other modes cannot or will not serve. We are concerned, however, that in the development of a national transportation policy and framework, we will be regarded as an afterthought, or a bit player, existing only to support or enhance the development, growth and sustainability of other modes.

It is recognized that the patchwork of current diverse regulatory frameworks is in need of a comprehensive review. As with the development of a national passenger strategy, economic regulatory reform must be well defined, based on fact and reason and based on a clear assessment of the market realities of each region in the country.

The values of economic regulation of the motor coach industry in the provinces of New Brunswick and Nova Scotia are currently under attack. The regulatory system allowed carriers market stability in the form of entry restrictions on key routes, with an obligation to provide services on secondary routes and rural areas.

This allowed for a framework of cross-subsidization that ensured a comprehensive scheduled service network without direct or indirect government subsidy. The regulatory frameworks in New Brunswick and Nova Scotia, with minor exceptions, applied strict approval and enforcement of all pricing actions, increases, or discounts. The regulatory systems have allowed the intercity scheduled bus service in New Brunswick and Nova Scotia to develop into a comprehensive network, serving all regions of both provinces.

Today, however, the integrity of this network is under extreme pressure to rationalize. The SMT group's key markets, both charter and intercity, are facing increasing competition. Charter operators have been allowed to enter the prime charter markets, resulting in the elimination of cross-subsidization between charter and intercity scheduled services.

Unlicensed and unregulated van operators have entered key corridors and cherry-picked ridership on routes that are essential for SMT to continue its cross-subsidization program. A comprehensive scheduled services network is in jeopardy. Services offered in rural New Brunswick, Nova Scotia and P.E.I. are at risk of disappearing.

Being members of the Canadian Bus Association, the Ontario Motor Coach Association and Motor Coach Canada, we have participated in discussions with fellow members of these

Le transport par autobus est le seul qui établit un lien entre tous les autres modes. Notre industrie offre des services à de nombreux marchés que d'autres modes de transport ne peuvent pas desservir ou ne desserviront pas. Nous craignons, toutefois, que dans le cadre de l'élaboration d'une politique et d'un cadre d'ensemble nationaux des transports, on ne nous considère qu'après coup ou beaucoup comme un intervenant n'existant que pour appuyer ou consolider le développement, la croissance et la viabilité des autres modes de transport.

On reconnaît que l'ensemble disparate des actuels systèmes de réglementation doit faire l'objet d'une étude complète. Comme pour l'élaboration d'une stratégie passages nationale, la réforme de la réglementation sur le plan économique doit être bien définie en s'appuyant sur des faits, ainsi que sur une évaluation claire des réalités du marché dans chaque région du pays.

Les valeurs de la réglementation — sur le plan économique — de l'industrie du transport par autocar dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse sont présentement menacées. Le régime de la réglementation a permis aux transporteurs de profiter d'une stabilité du marché grâce aux restrictions en ce qui concerne l'accès aux routes principales et à l'obligation de fournir des services sur les routes secondaires et dans les secteurs ruraux.

Une structure d'interfinancement a donc été mise en place pour assurer le maintien d'un réseau complet de services à horaire fixe et ce, sans subvention publique directe ou indirecte. Les structures de réglementation du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, à quelques exceptions près, permettent d'approuver et de mettre en application toutes les mesures de fixation des prix, qu'il s'agisse d'augmentation ou de rabais. Les régimes de réglementation ont permis au service d'autocar interurbain à horaire fixe du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse de se transformer en un réseau complet qui dessert toutes les régions des deux provinces.

Toutefois, aujourd'hui, l'intégrité de ce réseau subit d'énormes pressions en matière de rationalisation. Les principaux marchés de SMT, soit les services de transport par autocar nolisé et de transport interurbain, font face à une concurrence de plus en plus intense. Les exploitants de services de transport par autocar nolisé ont été autorisés à percer les principaux marchés, ce qui a entraîné l'élimination de l'interfinancement entre les services de transport par autobus nolisé et de transport interurbain à horaire fixe.

Les exploitants de services agréés et non agréés de transport par fourgonnette ont percé le marché des principaux couloirs et ont récupéré les passagers des circuits indispensables à SMT, puisque ce sont ces circuits qui lui permettent de poursuivre son programme d'interfinancement. Le réseau de services complets à horaire fixe est en danger. Les services offerts dans les régions rurales du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard risquent de disparaître.

En tant que membres de l'Association canadienne de l'autobus, de l'Ontario Motor Coach Association et de Motor Coach Canada, nous avons participé à des discussions avec nos

associations, and our views about deregulation or regulation pretty much mirror those of the associations.

We believe that a common position on key issues relating to intercity bus transportation will better serve your examination of our industry and lead to policy recommendations that are beneficial to the minister as he works toward a viable transportation program for Canada and its citizens.

Our goal is to come out of this consultation process with a practical set of rules governing the activities of motor coach carriers and gain a clear understanding of the role our industry plays as it relates to transportation of all modes in Canada.

The leadership of government in defining and enforcing the rules and assigning roles to various modes is essential if the interests of the travelling public are to be served. It will enable our industry to serve the public in a manner that is economical, yet safe and efficient, while providing us the opportunity to operate our buses profitably.

Our industry is growing and has become more diversified. We contribute to the Canadian economy through job growth, tourism and regional development. We contribute to society by providing a safe and environmentally friendly mode of transportation for the Canadian public.

At a time when alternative modes of transportation are stressed and dependent on government money to maintain their services to the public, the intercity bus industry does provide, and will continue to do so, economical, efficient and reliable service to the general public.

From a policy point of view, our industry has, through the bus associations, based our recommendations to you on six basic principles. For the record, I think that these principles are worth mentioning here today. A bus regulatory regime must do the following: meet the highest practicable safety standards; be enforceable and enforced consistently, uniformly and visibly by government; serve public need and convenience; be fair, simple and understandable; allow for innovation; and be competitive with other modes and within the mode.

So long as these are the basic principles in forming bus policy, we think that both the public interest and private enterprise will benefit. We believe that following these principles in the development of policy will not resolve the debate over whether the industry should be regulated or not.

Regulation or deregulation is not the fundamental issue, as far as we are concerned. We have concluded that the needs of the public as well as our private interests can be met under either regime, so long as policymakers are guided by the principles that we have put forth.

homologues et nos points de vue au sujet de la déréglementation — ou de la réglementation — sont essentiellement les mêmes que les leurs.

Nous croyons qu'une prise de position commune en ce qui concerne les grands enjeux du transport interurbain par autocar vous permettra de faire un meilleur examen de notre industrie et d'élaborer des recommandations en matière de politique qui aideront le ministre à mettre sur pied un programme de transport viable pour le Canada et les Canadiens.

Nous voulons que ce processus de consultation donne lieu à l'établissement d'un ensemble pratique de règles régissant les activités des exploitants d'autocar et voulons aussi comprendre clairement le rôle que joue notre industrie dans tous les modes de transport au Canada.

Il est essentiel que le gouvernement fasse preuve de leadership, qu'il définisse et mette en oeuvre des règles et qu'il attribue les rôles que doivent jouer les divers modes de transport afin de servir les intérêts des voyageurs. Ainsi, les services offerts à la population par notre industrie seront économiques, sécuritaires et efficaces, et nous pourrions exploiter nos autocars d'une manière rentable.

Notre industrie est en pleine croissance et elle devient de plus en plus diversifiée. Nous contribuons à l'économie canadienne grâce à l'augmentation du nombre des emplois, au tourisme et au développement régional. Nous contribuons à la société en fournissant un mode de transport sécuritaire et respectueux de l'environnement à la population canadienne.

À une époque où l'accent est de plus en plus mis sur les modes de transport écologiques et où le maintien des services à la population dépend du financement public, l'industrie du transport par autocar fournit un service économique, efficace et fiable à la population en général, et continuera de le faire.

En ce qui concerne les politiques, notre industrie, par l'entremise des associations de transport par autocar, a fondé ses recommandations sur six principes de base. Aux fins du compte rendu, je crois qu'il vaut la peine de les préciser. Le régime de réglementation du transport par autocar doit répondre aux normes de sécurité les plus élevées possible; être exécutoire et mis en application par le gouvernement de façon constante, uniforme et visible; répondre aux besoins de la population et être pratique; être juste, simple et compréhensible; permettre l'innovation; et être compétitif par rapport aux autres modes de transport et au sein même des services de transport par autocar.

Si ces principes forment la base des politiques de transport par autocar, nous croyons que les intérêts de la population et de l'entreprise privée seront bien servis. Toutefois, l'observation de ces principes pour l'élaboration de la politique ne mettra pas fin au débat sur la nécessité de réglementer ou non l'industrie.

La réglementation ou la déréglementation n'est pas la question fondamentale qui se pose, d'après nous. Nous en sommes venus à la conclusion que l'un ou l'autre des régimes peut répondre aux besoins de la population et servir les intérêts du secteur privé, à la condition que les décideurs soient guidés par les principes que nous avons définis.



**The Chairman:** It seems to me that carrier representatives are very happy about the situation and telling us, with the numbers that they have, that there is no decline in ridership.

**Mr. Odell:** Well, there has been. I keep hearing the date 1985. There was a very steep decline and loss of business. If we compare today, going back to 1985, I think that the numbers are still significantly low to what they were at that time. However, we cannot live in the past. So we are just looking at the last five years, and I have given you some numbers in my brief for you to relate to. It is a tough market, but it is a market that one can still win by doing right things.

**The Chairman:** In your statistics, passenger counts have increased. How can you count passengers? What is one passenger trip?

**Mr. Mike Melanson, Director of Operations, SMT/Acadian Lines:** We have a driver pull tickets from the passengers and put it into what we call the driver trip envelope. Those tickets are lifted from the envelope and counted as a trip passenger. In Nova Scotia, we even break it down further than that. We recognize on that particular route where that passenger got on and where that passenger got off. So as the bus travelled from Halifax to Moncton, we knew how many got on in Truro, how many got off in Truro, how many got on in Oxford, those stops along the way as well. So we do have some details to define exactly where these passengers are travelling. It also helps us understand the revenue per passenger, on average.

**The Chairman:** I know my colleagues will ask about the vans, but in this region do they seem to hurt the ridership?

**Mr. Odell:** No, I do not mean to imply that. The van operator is like a flea market — we do not know if they pay taxes. What we are looking for as it relates to the van operators, to make it short and sweet, is a level playing field. Are they running safely? What about their hours of service? Hours of service is extremely important. In fact, the cargo that we are handling, we are not just talking freight or packages here, we are talking people. These van operators, most of them, I believe, are operating out of their garages. So how many trips are the van operators making? Is the van driver breaking the hours of service rules or laws that we follow? Of course, if he is, there appears to be a saving, but that could prove very costly if and when there is an accident and people are affected negatively.

**Mr. Melanson:** I have listened to the testimony here today, and one point that I would like to make clear is that the van operators do not operate through small towns. They operate from a major centre to a major centre. They themselves, even in past hearings, have said that they do not want to go to Amherst or into Oxford:

**La présidente:** Il me semble que les représentants des transporteurs sont très satisfaits de la situation et qu'ils nous font savoir, par les chiffres qu'ils nous ont présentés, qu'il n'y a aucune baisse de l'achalandage.

**M. Odell:** Si, il y a eu une baisse de l'achalandage. Plusieurs sont d'avis que 1985 est l'année à laquelle il y a eu une baisse marquée de l'achalandage et du chiffre d'affaires. Si nous faisons des comparaisons entre aujourd'hui et 1985, nous constatons que les résultats actuels sont beaucoup moins intéressants que ceux de l'époque. Toutefois, on ne peut pas vivre dans le passé. J'ai fait dans mon mémoire des comparaisons par rapport aux cinq dernières années seulement. Le marché est difficile, mais on peut y être gagnant lorsqu'on s'y prend de la bonne façon.

**La présidente:** D'après vos statistiques, le nombre de passagers a augmenté. Comment pouvez-vous compter les passagers? Peut-il n'y avoir qu'un seul passager?

**M. Mike Melanson, directeur de l'exploitation, SMT/Acadian Lines:** Les passagers doivent remettre leurs billets au chauffeur, qui les place dans une enveloppe spéciale pour le voyage en question. Les billets sont ensuite retirés de l'enveloppe et comptés. En Nouvelle-Écosse, on indique même à quel endroit du trajet le passager est monté dans l'autocar et à quel endroit il en est descendu. Donc, pour un autocar qui fait le trajet Halifax - Moncton, on sait combien de personnes sont montées à Truro, combien sont descendues à Truro, combien sont montées à Oxford, et ainsi de suite pour tout le trajet. Nous avons donc des renseignements détaillés qui nous permettent de déterminer quels sont les voyages effectués par les passagers. Cela nous aide aussi à définir les recettes passagers, en moyenne.

**La présidente:** Je sais que mes collègues auront des questions à poser au sujet des fourgonnettes, mais dans cette région, semblent-elles nuire à l'achalandage?

**M. Odell:** Non, ce n'est pas ce que je veux dire. Les services de transport par fourgonnette fonctionnent comme les marchés aux puces — on ne sait pas s'ils paient de l'impôt. En ce qui concerne les services de transport par fourgonnette, nous voulons simplement que les chances soient égales. Ces services sont-ils sécuritaires? Quelles sont les heures de service? Ces heures sont extrêmement importantes. Nous ne transportons pas que des marchandises et des paquets, nous transportons des gens. Je crois que la plupart des services de transport par fourgonnette sont privés et ne supportent que le coût de garages résidentiels. Combien de voyages font les chauffeurs? Respectent-ils les règles et les lois en matière d'heures de service auxquelles nous devons nous conformer? Bien entendu, s'ils ne le font pas, ils peuvent réaliser des économies, mais cela peut être très coûteux en bout de ligne s'ils ont des accidents et que des gens en sont victimes.

**M. Melanson:** J'ai écouté les témoignages qui nous ont été présentés aujourd'hui et j'aimerais préciser que les exploitants de fourgonnettes n'offrent pas leurs services dans les petites villes. Ils assurent le transport entre les grands centres seulement. Ils ont déclaré eux-mêmes, lors d'audiences qui ont eu lieu dans le passé,

they argue that their service would take too long and that they would not gain that ridership they need.

In essence, they are allowed to perform this service that even the bus services have applied to the board to try to compete with, and they have disallowed us to do this because we would be abandoning small communities. We are held to a different standard than the vans. The only reason the van operators operate is they can take advantage of a situation that we cannot, by running direct services, having no level of commitment to communities, no level of commitment to the frequencies of the service and no level of commitment to the pricing.

I have witnessed situations down at the ferry terminal in North Sydney where four operators will pull in when the ferry does. They pull in alongside our buses. One offers to take a passenger for \$45, another for \$40, and yet another for \$35. What about safety and service? It is just unbelievable. How much of that goes in their pocket, and how much goes to taxes?

**Mr. Odell:** As you can tell, there is a lot of passion about vans.

**The Chairman:** Well, if both scheduled carriers and vans were not economically regulated, would that be a level playing field?

**Mr. Odell:** It could be interpreted as a level playing field, but I do not think it would be a very responsible thing to do. I grew up in the freight business, and I never saw a package or a skid of cartons complain. Perhaps the customers would, from time to time, if we did not perform on time, but in this business the cargo complains. They let us know. We get letters, and we have to address every single one of them. It makes you gain a whole new appreciation for the kind of business you are in. We have a very heavy responsibility.

I do not want to appear to be supporting regulation, one way or the other, but I my observation is that the regulatory system we have in Nova Scotia is an asset. We are very concerned about safety, and they act like a third party, making sure that our equipment is inspected on a regular basis and making sure that all of our buses are well maintained. They police that very thoroughly. We are grateful for that because New Brunswick does not have that. They are on reverse-onus. Nova Scotia actually comes down and inspects our buses in Moncton and our facilities there, as well as here in Halifax.

**Senator Oliver:** The federal Minister of Transport has said that most of the industry agrees that charter services should be deregulated. Do you agree with the minister?

**Mr. Odell:** I think the charter business, for the most part right now is deregulated.

**Senator Oliver:** Is your component deregulated?

qu'ils ne veulent pas se rendre à Amherst ni à Oxford; ils ont expliqué que ce service nécessiterait trop de temps et qu'ils n'auraient pas le nombre de passagers dont ils ont besoin.

Essentiellement, on leur permet de fournir les services que les exploitants d'autocars ne peuvent même pas proposer par suite d'une décision du conseil, qui a jugé que les exploitants d'autocars abandonneraient ainsi les petites localités. On nous impose des normes différentes de celles imposées aux fourgonnettes. La seule raison pour laquelle les exploitants de fourgonnettes continuent d'offrir ce service, c'est qu'ils peuvent profiter d'une situation dont nous ne pouvons pas profiter: ils offrent des services directs et ne s'engagent absolument pas vis-à-vis des collectivités, ni en ce qui concerne la fréquence du service ou l'établissement des prix.

Au terminal du traversier de North Sydney, j'ai déjà vu quatre fourgonnettes arriver en même temps que le traversier et se stationner à côté de nos autocars. Le coût du service peut être de 45 \$, 40 \$, ou même 35 \$. Qu'advient-il de la sécurité et du service? C'est incroyable. Quelle est, à ce moment-là, la part du revenu et de l'impôt?

**M. Odell:** Comme vous pouvez le constater, les fourgonnettes sont un sujet très délicat.

**La présidente:** Si les transporteurs à horaire fixe et les fourgonnettes n'étaient pas réglementés sur le plan économique, les chances seraient-elles alors égales?

**M. Odell:** On pourrait le voir sous cet angle, mais je ne crois pas que ce serait très responsable. J'ai grandi dans le milieu du transport des marchandises, et je n'ai jamais entendu un paquet ni une boîte de cartons se plaindre. Peut-être que les clients se plaindraient de temps en temps, si nous n'étions pas à l'heure, mais dans ce milieu, ce sont les passagers qui se plaignent. Ils nous le font savoir. Ils nous envoient des lettres auxquelles nous devons répondre. Cela jette un nouvel éclairage sur le genre d'industrie dans laquelle nous évoluons. Nous avons de très lourdes responsabilités.

Je ne voudrais pas sembler appuyer la réglementation d'une façon ou d'une autre, mais d'après mes observations, le régime de réglementation établi en Nouvelle-Écosse est un atout. Nous nous préoccupons beaucoup de la sécurité, et ce régime agit en tant que tierce partie en vérifiant que notre équipement est régulièrement inspecté et que tous nos autocars sont bien entretenus. Ce contrôle est très approfondi et nous en sommes satisfaits. Ce n'est pas le cas au Nouveau-Brunswick, où le fardeau de la preuve retombe sur l'autre partie. Les responsables de la Nouvelle-Écosse se rendent même jusqu'à Moncton pour inspecter nos autocars et nos installations, tout comme ils le font à Halifax.

**Le sénateur Oliver:** Le ministre fédéral des Transports a déclaré que la majorité de l'industrie accepterait la déréglementation des services de transport nolisé. Êtes-vous d'accord avec le ministre?

**M. Odell:** Je crois que les services de transport nolisé sont en grande partie déjà déréglementés.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce que vos activités sont déréglementées?



**Mr. Odell:** No, it is not. When you look at it across Canada, when you look at the number of charter operators that are now in the business — and the more there are the harder they are to police. We do not have a real policing network countrywide. I would say that for the most part it is deregulated, not here in Nova Scotia, but everywhere else it probably is.

It is a hard one to answer, but I know that our charter business is under extreme pressure because that competition reduces profitability. That is part of the cross-subsidization money that we have been using to provide the passenger services to both rural and major communities.

**Senator Oliver:** There is one main thing I would like to ask you about and it comes from one sentence in your paper. On page 5, you say:

As with the development of a national passenger strategy, economic regulatory reform must be well-defined, based on fact and reason and based on a clear assessment of the market realities in each region of the country.

I am going to ask you to explain that.

Near the end of your paper, you give us the six principles. Yesterday, when we were in Quebec, we heard the same six principles, in the same order, with the same concluding sentence that you had today. Your concluding sentence is: "Regulation or deregulation is not the fundamental issue." We questioned them about that and we soon found that it was, in fact, a fundamental issue. Nevertheless, the same sentence appeared in the brief yesterday of the carriers from Ontario and Quebec.

What do you mean by "economic regulatory reform must be well defined"? Help us, and this committee, because that is what we are trying to do.

**Mr. Odell:** We do not feel that it is our position to determine whether we should be regulated or not regulated. We feel that that is what the government should be deciding.

**Senator Oliver:** We are here asking for your help and assistance. What would be a good public policy for all Canadians, so that all Canadians can be well-served by this mode of transport? When you say "economic regulatory reform must be well defined," in what way? What are some of the principles that we should keep in mind in defining it?

**Mr. Odell:** To begin with, it has always been a difficult issue across Canada getting all of the provinces that oversee, that have the responsibility, to agree. I do not know if the provinces have ever agreed on anything in this country, but that is a key element we are advocating there. When we talk about the economics of it, what we spend to maintain our equipment and run our services versus what a van operator might invest, it is comparing apples to oranges.

**M. Odell:** Non, elles ne le sont pas. Le nombre d'exploitants de services de transport par autocar nolisé a beaucoup augmenté au Canada, et plus ce nombre augmente, plus le contrôle devient difficile. Nous ne disposons pas d'un véritable réseau de contrôle à l'échelle du pays. Je dirais que mis à part la Nouvelle-Écosse, la majorité des activités sont probablement déréglementées.

C'est difficile de répondre à cette question, mais je sais que nos activités de transport nolisé subissent une très grande pression, parce que la concurrence réduit le niveau de rentabilité. Nous avons donc utilisé une partie des sommes provenant de l'interfinancement pour fournir des services aux passagers dans les régions rurales et les principales localités.

**Le sénateur Oliver:** J'aimerais vous poser une question au sujet d'une phrase de votre document. À la page 5, vous dites que:

En ce qui concerne l'élaboration d'une stratégie passages nationale, la réforme de la réglementation sur le plan économique doit être bien définie efficacement en s'appuyant sur des faits, ainsi que sur une évaluation claire des réalités du marché dans chaque région du pays.

J'aimerais que vous nous donniez des explications à ce sujet.

Vers la fin de votre document, vous nous présentez les six principes. Hier, lorsque nous étions à Québec, nous avons entendu les mêmes principes, dans le même ordre, ainsi que la même conclusion que celle vous nous avez présentée aujourd'hui. Dans votre conclusion, vous dites que la réglementation ou la déréglementation n'est pas la question fondamentale qui se pose. À Québec, nous avons questionné nos témoins à ce sujet et nous nous sommes rendu compte qu'en réalité, c'était une question fondamentale. Néanmoins, la même phrase paraît dans le mémoire présenté hier par les transporteurs de l'Ontario et du Québec.

Que voulez-vous dire lorsque vous dites que la réforme de réglementation sur le plan économique doit être bien définie? Aidez-nous et le comité vous aidera.

**M. Odell:** Nous ne pensons pas que c'est à nous de décider si nous devons être réglementés ou non. C'est au gouvernement de décider.

**Le sénateur Oliver:** Nous vous demandons de nous aider. Quelle serait la politique à adopter pour que tous les Canadiens soient bien servis par ce mode de transport? Quand vous dites que la réforme de la réglementation sur le plan économique doit être bien définie, de quelle façon doit-elle l'être? Quels sont les principes dont nous devrions tenir compte pour la définir?

**M. Odell:** Pour commencer, il a toujours été difficile au Canada d'obtenir l'accord de l'ensemble des provinces à qui incombe cette responsabilité. Je ne sais pas si les provinces se sont jamais entendues sur quoi que ce soit, mais c'est un élément important que nous préconisons. Quant à l'aspect économique, comparer ce que nous dépensons pour l'entretien de notre équipement et la prestation de nos services à ce que les propriétaires de fourgonnettes peut investir équivaut à comparer des pommes et des oranges.

**Senator Oliver:** That is not a regional difference, though.

**Mr. Odell:** No, but what we are advocating is trying to come to a consensus, or a set of rules that everybody could follow.

**Senator Oliver:** What would you like to see? What are you recommending to the committee?

**Mr. Melanson:** First, the industry has to understand what level of service the government wants for Canada and for Canadian citizens? If a fully deregulated environment develops, a substantial number of communities will lose service. We will not go into nearly the number of communities that we do today.

**Senator Oliver:** What do we have to ensure that people in rural areas of Canada are equally serviced?

**Mr. Odell:** They are serviced now.

**Senator Forrestall:** No they are not.

**Senator Oliver:** You heard the previous witness. Places like Pugwash, Parrsboro and Inverness are not serviced.

**Mr. Melanson:** Those areas were once serviced. However, there has been a decline in ridership; people have chosen to use their car rather than the coach. They have made the decision to not support the service. That is why the services were lost.

**Senator Oliver:** What is it going to take for you to go into Parrsboro, Pugwash, and Inverness and service them?

**Mr. Melanson:** There is a cost associated with that service, and we need a lot more than one passenger a day to cover the cost. In some instances, by servicing some of these smaller communities the travel time between major centres becomes too long for anybody to be attracted to the service. People will not travel between Moncton and Halifax if the service is too slow. Attitudes have changed. People are more time-sensitive, and much concentration is placed on major centres as opposed to rural areas. There has been a decline of people moving to major centres, as opposed to living in rural areas, if you compare it in the past.

**Senator Oliver:** What do you recommend we do to ensure that those citizens living in communities like that all across Canada get serviced? What is it going to take?

**Mr. Melanson:** First of all, the government has to protect the mainline haul service. There would have to be feeder services, almost like a hub-and-spoke arrangement, similar to what is happening with air service in Moncton. We are looking at working with the airport to bring passengers in from Charlottetown, Bathurst, and so on. That concept between bus and air is what we would look at between van and bus — vans servicing these rural areas.

Now, even a van operator will tell you that he cannot afford to run Springhill to Oxford to Truro, to meet up with the bus, or Amherst. Given that we cannot, I am sure they cannot as well.

**Le sénateur Oliver:** Ce n'est pas une différence de nature régionale, cependant.

**M. Odell:** Non, mais nous demandons qu'on essaie de dégager un consensus, ou d'établir une série de règles que tout le monde pourrait suivre.

**Le sénateur Oliver:** Qu'aimeriez-vous avoir? Que recommandez-vous au comité?

**M. Melanson:** D'abord, l'industrie doit savoir quel niveau de service le gouvernement veut assurer au Canada et aux citoyens canadiens. Si l'industrie est complètement déréglementée, un bon nombre de localités ne seront plus desservies. Nous ne nous rendrons plus dans autant de localités qu'aujourd'hui.

**Le sénateur Oliver:** Comment pouvons-nous nous assurer que ceux qui vivent dans les régions rurales du Canada reçoivent les mêmes services?

**M. Odell:** Ils reçoivent des services.

**Le sénateur Forrestall:** Non.

**Le sénateur Oliver:** Le témoin précédent nous a dit qu'il n'y avait pas de service dans des endroits comme Pugwash, Parrsboro et Inverness.

**M. Melanson:** Ces localités ont déjà été desservies. Mais la clientèle a baissé; les gens préfèrent prendre leur voiture que l'autocar. Ce sont eux qui ont choisi de ne pas utiliser le service. C'est pour cette raison que les services ont été abandonnés.

**Le sénateur Oliver:** Que vous faudra-t-il pour que vous desserviez Parrsboro, Pugwash et Inverness?

**M. Melanson:** Il y a des coûts associés au service, et nous avons besoin de plus d'un passager par jour pour couvrir nos frais. Dans certains cas, desservir certaines de ces plus petites localités prolonge trop la durée du trajet entre les grands centres pour attirer la clientèle. Les gens ne prendront pas l'autocar entre Moncton et Halifax si le service est trop lent. Les attitudes ont changé. Les gens ont moins de temps, et on se concentre davantage sur les grands centres que les régions rurales. Il y a moins de gens des régions rurales que par le passé qui prennent l'autocar pour se rendre dans les grands centres.

**Le sénateur Oliver:** Que nous recommandez-vous de faire pour que les citoyens qui vivent dans ces localités partout au Canada soient desservis? Que faut-il faire?

**M. Melanson:** D'abord, le gouvernement doit protéger les liaisons principales. Il y aurait des services d'apport, presque comme ceux qui existent dans les grands aéroports, comme celui de Moncton. Nous examinons avec l'aéroport la possibilité d'aller chercher les passagers à Charlottetown, Bathurst et ailleurs. C'est un service comme celui qui combine l'autocar et l'avion que nous aimerions établir avec les fourgonnettes, qui desserviraient les régions rurales.

Maintenant, même un exploitant de fourgonnettes vous dira qu'il n'a pas les moyens d'assurer la liaison entre Springhill et Oxford, Truro, pour faire la correspondance avec l'autocar, ou



They would require a subsidy to do that.

There is a lot of work involved between government, the industry and local rural communities, to determine an alternate form of transportation, which will require some subsidies. However, we have to stay focussed: We have to protect the mainline corridor, to have the ridership to sustain line haul service between those two major centres.

**Senator Oliver:** If you have the mainline, perhaps there should be some obligation on you to do a little bit more.

**Mr. Odell:** At this point, people are still trying to determine what the principles and goals should be, whether or not there should be a service to these rural areas. Once that decision is made, then how to do it can be determined.

**Senator Oliver:** Do you not think it would be good national policy for the government to say that all Canadian citizens should have access to some major form of transportation? If there are no boats, no airplanes, and no trains, the bus would be the logical way. That is why we are doing this study.

**Mr. Odell:** Yes. It is a level playing field for everybody, is it not? I think all Canadians are deserving of the same shake. However, we are still trying to determine whether rural service should be given or should not be given.

**Senator Oliver:** Well, I think it should.

**Mr. Odell:** I do too.

**Senator Oliver:** Canadians live in rural and urban areas, and why should we not all be equal?

**Mr. Melanson:** Maybe a year from now we will be back here and we will be talking about how to do it because the determination has been made that that commitment is what you are advocating.

**Mr. Odell:** It is important to note that by using deregulation services to rural areas — communities are kidding themselves. We only have to look across the American border to find examples of communities that have lost service. It is just tremendous. So it actually depreciates.

**Senator Callbeck:** When you mention the principles, you talk about safety standards. Are the provisions of the National Safety Code adequate, or do you have any problems with those?

**Mr. Odell:** They are good, but they lump buses in with trucks. In my opinion, there should be a code for busing. Again, I have to come back to the people. Buses have a cargo that is different from what trucks are obliged to haul. They provisions are not bad, but they can be improved. I think there should be a special segment applying to busing.

Amherst. Si nous n'en avons pas les moyens, je suis sûr que les propriétaires de fourgonnettes ne les ont pas non plus. Ils auraient besoin de subventions.

Le gouvernement, l'industrie et les localités rurales ont beaucoup de travail à accomplir pour trouver un autre moyen de transport, qui nécessitera des subventions. Cependant, il faut toutefois veiller à protéger le réseau des liaisons principales afin que la clientèle soit suffisante pour assurer le maintien du service entre les deux grands centres.

**Le sénateur Oliver:** Si c'est vous qui assurez le service sur la ligne principale, vous devriez peut-être avoir l'obligation de faire un peu plus.

**M. Odell:** Pour le moment, on en est encore à définir les principes et les objectifs pour savoir si les régions rurales devraient être desservies. Une fois que la décision sera prise, on pourra alors déterminer comment procéder.

**Le sénateur Oliver:** Ne pensez-vous pas qu'il serait dans l'intérêt public que tous les citoyens canadiens aient accès à un important mode de transport? Si ce n'est pas le bateau, l'avion ou le train, il serait logique que ce soit l'autocar. C'est la raison pour laquelle nous effectuons cette étude.

**M. Odell:** Oui, pour que tout le monde soit sur le même pied d'égalité, n'est-ce pas? Je pense que tous les Canadiens ont droit à des conditions égales. Cependant, nous cherchons encore à déterminer si les régions rurales devraient être desservies ou non.

**Le sénateur Oliver:** Bien, je pense qu'elles devraient l'être.

**M. Odell:** Je le pense aussi.

**Le sénateur Oliver:** Pourquoi les conditions ne devraient pas être les mêmes pour tous les Canadiens, qu'ils vivent en milieu rural ou en milieu urbain?

**M. Melanson:** Nous reviendrons peut-être ici dans un an pour discuter de la façon de procéder parce qu'il aura été décidé que c'est ce que vous préconisez.

**M. Odell:** Je précise que les localités se bercent d'illusions si elles pensent que la déréglementation des services dans les régions rurales est une solution. Il suffit de regarder ce qui se passe de l'autre côté de la frontière des États-Unis pour trouver des exemples de localités qui ont perdu leurs services. C'est tout simplement incroyable. Ils diminuent vraiment.

**Le sénateur Callbeck:** Quand vous parlez des principes, vous faites référence aux normes de sécurité. Les dispositions du Code national de sécurité sont-elles suffisantes, ou y voyez-vous des problèmes?

**M. Odell:** Elles sont valables, mais elles regroupent les autocars avec les camions. À mon avis, il devrait y avoir un code pour le transport par autocar. Encore une fois, il faut penser aux gens. Ce que les autocars et les camions transportent est différent. Les dispositions ne sont pas mauvaises, mais elles peuvent être améliorées. Je pense qu'il devrait y avoir une section réservée à l'industrie du transport par autocar.

**Senator Callbeck:** Give me an example of what you think should be improved or changed?

**Mr. Melanson:** Hours of service is one. There is a distinct difference. Our buses do not have sleepers in the back. The Canadian Bus Association has presented to government some of those concerns. That is one area that is distinctly different.

The safety standards within our company are over and above those regulations. There was a time when the government was looking at instituting a rule that all brakes be inspected every morning, prior to the vehicle leaving. It would be difficult for a bus driver to crawl under his bus in a hotel parking lot to check the brakes.

Hence, there is a distinct difference between vehicles as well that would have to be addressed. Those are just a couple of examples.

**Senator Callbeck:** Did you say your standards are over and above the actual safety code?

**Mr. Melanson:** Our company meets more than just those standards, yes. The Nova Scotia URB standards go beyond some of the requirements within the motor carrier standards. As an example, with respect to the internal overhead compartment door, if the shock on the door is not working properly to hold that door open, repairs are required to be made to the bus. You would not find that precise a thing in the motor carrier standards.

**Mr. Odell:** An example is our pre-check. Drivers do an elaborate check of the vehicle before starting it up and getting it ready to take over to the terminal. Following that, a post-check is done, where you inform maintenance of anything that could be going wrong with the bus. I am not as familiar with the safety code as I should be on this point, but I do not believe that truckers are obliged to do the same thing. If they are, I do not think they are held to the same standards as we are. I believe there is a little bit more care taken in our business.

**Senator Callbeck:** In answer to a question on cross-subsidization, you talked about money from charters going to cross-subsidize. I thought it was the money from the scheduled routes, the profitable ones.

**Mr. Odell:** It is, but the charter does come into play there somewhat. If the charter business is under pressure to lower prices, and if we fall into weak bottom lines, then that tends to take away from our overall profitability.

We keep the numbers separate, vis-à-vis how we run a charter operation versus an intercity operation. However, there is, I think, certain —

**Senator Callbeck:** Of cross-subsidization?

**Mr. Odell:** Well, there is a certain amount of charter. Charter can overcome weaker periods of the year, maybe January, February, slower periods in the year of city business. Perhaps your charter can help you out with that. Charter predominantly is

**Le sénateur Callbeck:** Donnez-moi un exemple de ce qui devrait être amélioré ou changé selon vous?

**M. Melanson:** Les heures de service, par exemple. Il y a clairement une différence. Nos autocars ne sont pas équipés de cabines à couchette. L'Association canadienne de l'autobus a présenté certaines de ces préoccupations au gouvernement. C'est un aspect qui est vraiment différent.

Les normes de sécurité au sein de notre entreprise dépassent de beaucoup les règlements en vigueur. À une époque, le gouvernement songeait à exiger que tous les freins soient inspectés chaque matin avant le départ du véhicule. Il serait difficile pour un chauffeur d'autocar de se glisser sous son véhicule dans le stationnement d'un hôtel pour vérifier les freins.

Donc, il faudrait tenir compte de la différence nette qui existe entre les véhicules. Je ne vous ai cité que quelques exemples.

**Le sénateur Callbeck:** Avez-vous dit que vos normes sont bien supérieures à celles énoncées dans le code de sécurité en vigueur?

**M. Melanson:** Notre entreprise dépasse les normes, oui. Les normes de l'URB de la Nouvelle-Écosse sont plus sévères que certaines de celles visant les transporteurs routiers. Par exemple, si la poignée du porte-bagages à l'intérieur est défectueuse, il faut faire réparer l'autocar. Les normes pour les transporteurs routiers ne sont pas aussi précises à ce sujet.

**M. Odell:** Nos vérifications avant le départ sont un exemple. Les chauffeurs effectuent une vérification minutieuse du véhicule avant de se rendre au terminus. Il y a aussi une vérification à l'arrivée, pour informer les services d'entretien de tout ce qui pourrait être défectueux dans l'autocar. Je ne connais pas très bien le code de sécurité à ce sujet, mais je ne crois pas que les camionneurs soient tenus de faire la même chose. S'ils le sont, je ne pense pas qu'ils aient les mêmes normes que nous à respecter. Je crois qu'on prend un peu plus de précautions dans notre secteur.

**Le sénateur Callbeck:** En réponse à une question sur l'interfinancement, vous avez dit que les revenus des services nolisés servaient à financer d'autres services. Je pensais que c'était le service régulier qui était rentable.

**M. Odell:** C'est vrai, mais les services nolisés entrent en jeu d'une certaine façon. S'il faut baisser les prix des services nolisés et que nos bénéfices sont faibles, cela érode notre rentabilité.

Les chiffres sur les services nolisés et les services interurbains sont calculés séparément. Cependant, il y a, je pense,...

**Le sénateur Callbeck:** De l'interfinancement?

**M. Odell:** Les revenus des services nolisés servent à cela dans une certaine mesure. Les services nolisés peuvent compenser pendant les périodes plus creuses de janvier et février, les périodes où les services interurbains fonctionnent au ralenti. Les services



a busier time of year, from May to October. It can help out with intercity services, when passenger counts are down because the universities are not travelling.

**Senator Callbeck:** I realize that. I just did not realize that the charters subsidized the non-profit routes.

**Mr. Odell:** The cross-subsidization applies, I think, to a greater extent to your major routes subsidizing your rural routes. We do keep separate numbers between an intercity operation and a charter operation. However, within the context of an operation, the package express business can be down, which has to be overcome by the charter business or the intercity passenger business. There are three core modes of making money in our business: passengers, the charter business, and the package business.

**Senator Callbeck:** Let's talk about the parcel business. What per cent of your revenue would be parcel?

**Mr. Odell:** It would be 23 per cent to 25 per cent.

**Senator Callbeck:** Is that going up or down?

**Mr. Odell:** It has not been going up, but we are working hard to get that turned around because we have expectations to grow our package business by 20 per cent this year. We have a pretty aggressive plan to do that.

**Mr. Melanson:** The whole parcel industry, and I am speaking on behalf of the Maritimes — and I am sure it is similar in Western Canada. With deregulation of the trucking industry, a lot of small independents came up. They have a van in the driveway, and they have a certain amount of key accounts. They now run basically alongside the bus schedules. That has taken volume away from us. They can undercut our pricing as well and handle greater volumes from certain key accounts. The amount of room available in the baggage compartment for parcels is influenced by how much passenger baggage we are carrying. If we have a full bus, then we have less room underneath for parcels. This is the reason Greyhound has been successful clear across Canada — as far as Montreal actually — gaining approvals to put trailers on the back of their coaches. We have applied for that within our jurisdictions as well, to give us that flexibility.

**Mr. Odell:** There are some small van operators that are in the courier business too. They have gone after that market and put a bit of a dent in some of our business there.

**Senator Oliver:** Just healthy competition.

**Mr. Odell:** Healthy competition, that is right.

**Senator Callbeck:** On your figures on page 4, you say that ridership went up 9.6 per cent from 1997 to 2001. In 1997, you carried 24,000 more passengers than in 1996. In 1998, you dropped by 4,000 passengers. In your research, what were the reasons for that drop?

nolisés peuvent aider dans ces cas-là. La période de pointe pour les services nolisés va de mai à octobre. Leurs revenus peuvent aider à financer les services interurbains, quand l'affluence diminue parce que les passagers provenant des universités ne voyagent pas.

**Le sénateur Callbeck:** Je comprends. Je ne savais pas que les services nolisés finançaient les liaisons moins rentables.

**M. Odell:** Je pense que l'interfinancement sert surtout à utiliser les revenus des liaisons principales pour compenser les pertes des liaisons rurales. Les chiffres des services interurbains et ceux des services nolisés sont calculés séparément. Cependant, si une activité, comme la livraison de colis, connaît une baisse, elle peut être renflouée par les services nolisés ou les services interurbains de passagers. Il y a trois activités principales qui sont rentables dans notre secteur: les services de passagers, les services nolisés et les services de livraison de colis.

**Le sénateur Callbeck:** Parlons un moment de la livraison de colis. Quel pourcentage de vos revenus cette activité représente-t-elle?

**M. Odell:** Entre 23 et 25 p. 100.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce à la hausse ou à la baisse?

**M. Odell:** Ce n'est pas à la hausse, mais nous déployons beaucoup d'efforts pour changer les choses, parce que nous comptons accroître notre chiffre d'affaires de 20 p. 100 cette année dans ce secteur. Nous avons un plan assez ambitieux à ce sujet.

**M. Melanson:** Pour ce qui est de ce secteur, et je parle pour les Maritimes — même si je suis sûr que c'est la même chose dans l'ouest du Canada — avec la déréglementation de l'industrie du transport routier, beaucoup de petits entrepreneurs indépendants se sont lancés en affaires. Ils ont une fourgonnette dans l'entrée de garage et un certain nombre de comptes clés. Ils ont essentiellement les mêmes horaires que les autobus. Ils ont fait baisser notre volume d'affaires. Ils peuvent offrir des prix inférieurs aux nôtres et livrer une plus grande quantité de colis pour certains comptes clients. Dans les autocars, la place réservée aux colis varie en fonction des bagages des passagers. Si l'autocar est plein, il y a moins de place pour les colis. C'est la raison pour laquelle Greyhound a réussi, partout au Canada — en fait jusqu'à Montréal — à obtenir l'autorisation d'accrocher des remorques à l'arrière de ses autocars. Nous avons demandé la même autorisation aux autorités habilitantes, pour avoir plus de flexibilité.

**M. Odell:** Il y a certains propriétaires de fourgonnettes qui offrent aussi des services de messagerie. Ils ont conquis ce marché et fait baisser un peu notre chiffre d'affaires dans ce domaine.

**Le sénateur Oliver:** C'est une saine compétition.

**M. Odell:** C'est bien cela.

**Le sénateur Callbeck:** Vos chiffres de la page 4 indiquent que la fréquentation a augmenté de 9,6 p. 100 entre 1997 et 2001. En 1997, vous avez transporté 24 000 passagers de plus qu'en 1996 et, en 1998, 4 000 de moins. Dans votre étude, à quoi attribuez-vous cette baisse?

**Mr. Melanson:** We acquired Acadia Lines in 1996. What we are showing there is both companies combined. Acadia Lines was the biggest influence in that drop of 4,000 that year. A lot of that is the van marketplace depleting ridership from the city marketplace.

**Senator Callbeck:** So do you have the provinces broken down? For example, in Prince Edward Island, has the ridership gone up or down?

**Mr. Melanson:** Prince Edward Island is strongly influenced by tourism, and it makes it very difficult for us at times to capture the local compared to what is influenced by the summer traffic. There is a distinct difference between winter and summer, six times fold. On average, during the winter months — and again, depending on the day of the week — Fridays and Saturdays would differ from a weekday, if we took an average Wednesday, we would be running probably eight to nine passengers per trip. If you compare that to the summer on a Wednesday, you are running anywhere from 25 to 30 passengers per trip.

**Mr. Odell:** Interestingly, and I think it came up earlier with John Pearce's presentation, when it comes to P.E.I., we are at a big disadvantage because of that bridge. We are charged \$219 to make a crossing. Our competitors, these van operators, are only paying what a passenger car pays. We are hoping to do something about that. We are trying to get a hold of the Minister of Transport for P.E.I. We think there is an opportunity to grow our market to and from Prince Edward Island, especially during the tourist season and that sort of thing. It is just not cost-competitive.

**Senator Callbeck:** How many passengers to you need to carry to break even?

**Mr. Melanson:** On average, between 20 to 22 passengers, again depending upon the length of the trip.

**Senator Callbeck:** You do not have school buses; is that correct?

**Mr. Odell:** We are not in the school bus business.

**Senator Callbeck:** How are fares established? Do you list your expenses and then just add on a certain per cent?

**Mr. Odell:** I have not been through one of those yet.

**Mr. Melanson:** I also have not personally been through a hearing. It is usually looked after from the financial side of the company. However, from what I understand, our financials are provided to the URB on an annual basis. They review our costs in making a determination about a fare increase. Our fares have taken a big hit when you consider 15 per cent for taxes plus rising fuel costs. The increases we have requested did not even match the increase in fuel costs. We are thankful that fuel costs have come down somewhat. We hope that continues.

**M. Melanson:** Nous avons acheté les Acadian Lines en 1996. Nos chiffres s'appliquent aux deux entreprises réunies. Ce sont surtout les Acadian Lines qui ont fait baisser la clientèle de 4 000 passagers cette année-là, principalement parce que les services de fourgonnettes viennent chercher la clientèle de nos services interurbains.

**Le sénateur Callbeck:** Avez-vous les chiffres par province? Par exemple, à l'Île-du-Prince-Édouard, la fréquentation a-t-elle augmenté ou baissé?

**M. Melanson:** À l'Île-du-Prince-Édouard, la fréquentation des autocars est beaucoup influencée par le tourisme et il est très difficile pour nous de faire la différence entre le trafic local et celui des touristes l'été. Il y a six fois plus de passagers l'été que l'hiver. En moyenne, un mercredi d'hiver — et, encore là, c'est différent le vendredi et le samedi — nous pourrions probablement avoir huit ou neuf passagers par départ. Par contre, un mercredi d'été, nous en avons entre 25 et 30.

**M. Odell:** Fait intéressant, et je pense que John Pearce en a parlé un peu plus tôt dans son exposé, dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, nous sommes fortement désavantagés par le pont. Nous devons payer 219 \$ pour l'emprunter. Nos concurrents, les propriétaires de fourgonnettes, ne paient que le tarif fixé pour une automobile. Nous espérons pouvoir faire quelque chose à ce sujet. Nous essayons d'organiser une rencontre avec le ministre des Transports de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous pensons qu'il est possible de développer notre marché à destination et en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard, surtout durant la saison touristique. C'est simplement que ce n'est pas concurrentiel sur le plan des prix.

**Le sénateur Callbeck:** Combien de passagers devez-vous transporter pour faire vos frais?

**M. Melanson:** En moyenne, entre 20 et 22 passagers, mais cela dépend de la durée du trajet.

**Le sénateur Callbeck:** Vous n'avez pas d'autobus scolaire, n'est-ce pas?

**M. Odell:** Nous n'assurons pas le service de transport scolaire.

**Le sénateur Callbeck:** Comment les tarifs sont-ils fixés? Faites-vous seulement ajouter un certain pourcentage au calcul de vos dépenses?

**M. Odell:** Je n'ai pas encore eu à m'occuper de cela.

**M. Melanson:** Je n'ai pas moi-même assisté à une audience. C'est habituellement analysé en fonction de la situation financière de l'entreprise. Cependant, d'après ce que je crois comprendre, notre bilan est fourni à l'URB tous les ans. Le conseil examine nos coûts avant d'accorder une augmentation de tarif. Nos tarifs ont subi un dur coup quand on pense aux taxes de 15 p. 100 et à la hausse des prix du carburant. Les augmentations que nous avons demandées n'équivalaient même pas à la hausse des prix du carburant. Nous sommes chanceux que ces prix aient quelque peu diminué. Nous espérons que cela continue.



**Mr. Odell:** We are working on ways in which we can identify our costs per route. I am hoping that when we do go to the URB in the future for an increase or a review, we will be able to cite areas of our operation where we do not need an increase as well as those areas where ridership is low and as such an increase is needed. I think the days of walking in with a paintbrush and saying we need 5 per cent or 7 per cent fare increase are gone. We have to justify costs.

**Senator Oliver:** In the areas where you cross-subsidize?

**Mr. Odell:** Exactly, exactly.

**Senator Forrestall:** What does SMT stand for?

**Mr. Melanson:** Scotia Motor Transit.

**Senator Forrestall:** You are wholly owned by the Irving group?

**Mr. Melanson:** Yes.

**Senator Forrestall:** So you have no shares and they are not traded?

**Mr. Melanson:** No.

**Senator Forrestall:** When I buy a ticket from you, do you require my name, address and phone number, any information?

**Mr. Odell:** No, and I think you are heading toward the manifesting?

**Senator Forrestall:** Yes.

**Mr. Odell:** One of the objectives we have this year is to look into the possibility of getting a reservation system. I think that has been looked at in the past, but according to my information it is not economically viable. However, I think that is something we will have to look to in the future, because that is where it is all going. So with reservations systems, you would have a passenger manifest, that sort of thing.

**Senator Forrestall:** I was not thinking from that point of view. I was thinking of observations that occurred from the United States authorities with respect to the movement of people on public and private transportation, not just the development of the manifest. If SMT were required to transmit a manifest to the appropriate authorities, to the next carrier, immediately — providing information as to where the person started his trip and where he intends to end up — what would be the impact of that on SMT?

**Mr. Melanson:** As a result of September 11, our company did an internal review, to see what safety measures we should put in place. We also had discussions with CSIS. The Canadian Bus Association had a meeting with CSIS, as did most of the major carriers across Canada, to review what we should be doing as an organization. CSIS did a risk assessment, and concluded that Canada is not at the same level of risk as the U.S. and therefore there is no need to step up to that type of measure.

**M. Odell:** Nous cherchons des moyens de déterminer nos coûts par liaison. Nous espérons ainsi pouvoir préciser à l'URB, lors de nos futures comparutions pour une demande d'augmentation ou un examen, les activités qui ne nécessitent pas d'augmentation et celles où la clientèle est faible et une augmentation s'impose. Nous ne pouvons plus demander des hausses de tarif de 5 ou 7 p. 100 sans justifier nos coûts.

**Le sénateur Oliver:** Dans les secteurs où vous pratiquez l'interfinancement?

**M. Odell:** Exactement.

**Le sénateur Forrestall:** Que veulent dire les lettres SMT?

**M. Melanson:** Scotia Motor Transit.

**Le sénateur Forrestall:** Vous êtes une filiale détenue à 100 p. 100 par le groupe Irving?

**M. Melanson:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Vous n'avez pas d'actions transigées?

**M. Melanson:** Non.

**Le sénateur Forrestall:** Quand j'achète un billet d'autocar, exigez-vous de connaître mon nom, mon adresse et mon numéro de téléphone, ou d'autres renseignements?

**M. Odell:** Non, et je pense que vous voulez parler de la liste nominative des passagers?

**Le sénateur Forrestall:** Oui.

**M. Odell:** L'établissement d'un système de réservation fait partie de nos objectifs pour cette année. Je pense que la question a déjà été examinée mais, selon mes informations, ce n'est pas rentable. Cependant, je pense que nous devons y penser pour l'avenir, parce que les choses évoluent en ce sens. Les systèmes de réservation supposent une liste nominative des passagers et ce genre de chose.

**Le sénateur Forrestall:** Ce n'est pas à cela que je pensais, mais aux observations faites par les autorités américaines au sujet de la circulation des personnes par les systèmes de transport public et privé. Si SMT devait fournir aux autorités pertinentes, au prochain transporteur, la liste nominative des passagers avec des informations sur le point de départ et le point d'arrivée des voyageurs, quel en serait l'impact pour SMT?

**M. Melanson:** À la suite des événements du 11 septembre, notre entreprise a procédé à un examen interne pour déterminer les mesures de sécurité à mettre en place. Nous avons aussi eu des discussions avec le SCRS. L'Association canadienne de l'autobus a rencontré le SCRS, comme la plupart des grands transporteurs du Canada, pour savoir ce qu'elle pouvait faire. Le SCRS a évalué les risques et a conclu que le Canada n'était pas exposé aux mêmes risques que les États-Unis et qu'il n'était pas nécessaire de prendre ce genre de mesure.

Things are different in the U.S. The government has helped fund the busing industry put some measures in place to scan passengers before they board, to check for weapons and so on.

**Senator ForreSTALL:** Are any measures in place to scan packages?

**Mr. Melanson:** No, we have not taken any steps to scan parcels.

**Senator ForreSTALL:** I have reason to believe that this is going to change, and change dramatically. The changes will have an impact on you. You will almost have to impose reservations. Certainly you will be required to get information from a passenger, and then you will be required to transmit that information to a third party. There will be some drudgery involved. I just ask you to note that.

How does your industry feel about some point in that border, somewhere between Moncton, that triangle, Moncton, Fredericton, Saint John, a straight line to Montreal on a four-lane highway with a comfort zone for trucks and a comfort zone for buses, and let the cars go where they will?

**Mr. Odell:** Through the state of Maine you mean?

**Senator ForreSTALL:** Yes.

**Mr. Odell:** Oh, yes, we have dreamt about it, but that is about as far as it goes. We are having trouble getting a highway built from Fredericton up to Edmundston, a four lane.

**Senator ForreSTALL:** I gave you that platform to make all the noise you want, because I travel it frequently.

**Mr. Odell:** Yes, it would be nice if we had that part of it.

**Senator ForreSTALL:** Is it a fond dream, or is it a nightmare, a Maine highway?

**Mr. Odell:** Something like that would be very welcome. It would sure speed up transit time to Montreal.

**Senator ForreSTALL:** I recognize that.

You have said that services to Prince Edward Island could very well be curtailed. What kind of services? What do you have in mind? That is an alarming observation.

**Mr. Odell:** The high fare at the bridge has prevented us from becoming more aggressive.

**Senator ForreSTALL:** What would you do? Would you not take a bus across?

**Mr. Odell:** We would certainly want to look at our scheduled service between the mainland and Charlottetown. We are open to looking at anything.

**Senator ForreSTALL:** If you have a 52-passenger bus, do you charge \$4 a passenger to get on that bus to go across that bridge? Do you add this to the fare?

La situation est différente aux États-Unis. Le gouvernement a aidé l'industrie du transport par autobus à financer la mise en oeuvre de certaines mesures pour détecter les armes et autres objets que les passagers pourraient transporter avant qu'ils montent à bord de l'autocar.

**Le sénateur ForreSTALL:** Y a-t-il des mesures pour passer les colis au détecteur?

**M. Melanson:** Non, nous n'avons pas pris de mesure à ce sujet.

**Le sénateur ForreSTALL:** J'ai raison de croire que cela va changer, et de façon radicale. Ces changements vont vous toucher. Vous devrez presque imposer les réservations. Vous devrez sûrement demander des informations aux passagers et les transmettre à des tiers. Ce sera fastidieux, je vous l'assure.

Que pense votre industrie de franchir la frontière, d'avoir, entre Moncton, dans le triangle formé par Moncton, Fredericton et Saint John, un accès direct à Montréal sur une autoroute à quatre voies sur laquelle il y aurait une zone de sécurité réservée aux camions et une autre aux autobus?

**M. Odell:** Qui passerait par l'État du Maine?

**Le sénateur ForreSTALL:** Oui.

**M. Odell:** Nous en avons rêvé, mais sans aller plus loin. Nous avons du mal à faire construire une autoroute à quatre voies entre Fredericton et Edmundston.

**Le sénateur ForreSTALL:** Je vous offre une tribune pour dire ce que vous voulez, parce que j'emprunte souvent cette route.

**M. Odell:** Oui, ce serait bien si nous avions cette possibilité.

**Le sénateur ForreSTALL:** Est-ce un beau rêve ou un cauchemar, cette autoroute dans l'État du Maine?

**M. Odell:** Ce serait très bien accueilli de notre part. Cette route écourterait la durée du trajet à destination de Montréal.

**Le sénateur ForreSTALL:** Je l'admets.

Vous avez dit qu'on pouvait très bien réduire les services à l'Île-du-Prince-Édouard. Quel genre de service? À quoi pensez-vous? C'est alarmant.

**M. Odell:** Le péage élevé du pont nous a empêchés d'avoir plus d'initiative.

**Le sénateur ForreSTALL:** Que feriez-vous? Ne feriez-vous pas traverser les autocars?

**M. Odell:** Nous serions sûrement prêts à examiner nos services réguliers entre le continent et Charlottetown. Nous sommes disposés à tout.

**Le sénateur ForreSTALL:** Dans le cas d'un autocar accueillant 52 passagers, facturez-vous 4 \$ à chaque passager qui va emprunter le pont? Ajoutez-vous ce montant au prix du billet?



**Mr. Melanson:** No. They charge \$217 per bus, regardless of the seating capacity of the bus. Whether there is a full bus, only one passenger, or just the driver himself deadheading, the charge is \$217.

Mr. Odell and I were talking just recently about the possibility of running a direct service from Charlottetown to Halifax. Of course, it would take a fair amount of time to build that service. The day we start, we will probably come off the island with five to eight people, and it will be like that for three or four months. Those eight fares combined will not even cover the bridge costs, or maybe just the bridge costs but no other costs. Hence, it puts us at a great disadvantage at times to try to develop services.

From the tourism side, P.E.I. is losing out as well. A lot of the tours have now turned away from using the island as part of their segment because of the cost. There used to be a day trip over to P.E.I., and now there is not.

**Mr. Odell:** The van operator will pay the equivalent of a car, \$37.50.

**Senator Forrestall:** Are you a principal carrier on the island, Mr. Melanson?

**Mr. Melanson:** We are a principal carrier to and from the island.

**Senator Forrestall:** To and from?

**Mr. Melanson:** Yes. We would like to participate more on the island, especially in the charter area; however, we think we can enhance intercity service as well. But it is really not feasible while we are at such a disadvantage from the intercity point of view.

**Mr. Odell:** And the charter point of view.

**The Chairman:** If you have any additional information, statistics, you can leave them with us. Thank you very much.

Our next witness is Mr. Campbell. Please proceed.

**Mr. Denis Campbell, Vice-President, Atlantic Tours Gray Line:** Atlantic Tours Gray Line is one of the largest tour operators in Atlantic Canada. Our other operating company is Absolute Charters Inc., which is our vehicle operation company. Under Absolute Charters, we operate a small fleet of sightseeing vehicles, everything from 9- to 15-passenger vans, 27-passenger mini-coaches, 45-passenger trolleys, a small fleet of double-deckers, and even an amphibious vehicle.

As I understand it, from what I have been told by SMT/Nova Charter/Acadian Lines, we are the largest charterer of coaches. Our business has tripled over the last seven years, a time when according to the National Tour Association and the American Bus Association numbers are on a general decline. We achieved that through a combination of hard work, a lot of good luck, and maybe some trial-and-error marketing.

**M. Melanson:** Non. Il en coûte 217 \$ par autocar, peu importe le nombre de places dans le véhicule. Le tarif est de 217 \$ que l'autobus soit plein, qu'il n'y ait qu'un seul passager ou que le chauffeur soit seul.

M. Odell et moi-même songions récemment à offrir un service direct entre Charlottetown et Halifax. Évidemment, il faudrait du temps pour rentabiliser le service. Nous aurions probablement cinq à huit passagers pendant les trois ou quatre premiers mois. Le prix du billet de ces huit personnes ne couvrirait même pas le coût du péage du pont, ou peut-être qu'il le couvrirait tout juste. C'est donc ce qui nous empêche parfois d'améliorer les services.

Le secteur touristique de l'Île-du-Prince-Édouard subit des pertes aussi. De nombreux circuits de visites d'autobus ne passent plus par l'île à cause des coûts. Avant, il y avait une journée sur l'île, mais plus maintenant.

**M. Odell:** L'exploitant de fourgonnette paie l'équivalent d'une voiture, soit 37.50 \$.

**Le sénateur Forrestall:** Êtes-vous l'un des principaux transporteurs sur l'île, monsieur Melanson?

**M. Melanson:** Nous sommes l'un des principaux transporteurs à destination et en provenance de l'île.

**Le sénateur Forrestall:** Dans les deux sens?

**M. Melanson:** Oui. Nous aimerions pouvoir faire plus sur l'île, particulièrement avec les autobus affrétés; mais nous pensons pouvoir aussi améliorer le service interurbain. Cependant, ce n'est vraiment pas faisable tant que nous sommes tellement désavantagés au plan du transport interurbain.

**M. Odell:** Et celui des autobus affrétés.

**La présidente:** Si vous avez d'autres renseignements, des statistiques, vous pouvez nous les laisser. Je vous remercie beaucoup.

Notre témoin suivant est M. Campbell. Vous avez la parole.

**M. Denis Campbell, vice-président, Atlantic Tours Gray Line:** Atlantic Tours Gray Line est l'un des plus grands forfaitistes du Canada Atlantique. Nous avons une autre société active, Absolute Charters Inc., qui est notre compagnie d'exploitation de véhicules automobiles. Avec Absolute Charters, nous exploitons un petit parc de véhicules de tourisme qui comporte des fourgonnettes de 9 à 15 places, des minibus de 27 places, des trolleybus de 45 places, une petite flotte d'autobus à impériale et même un véhicule amphibie.

À ce que je sache, d'après ce que m'ont dit les représentants de SMT/Nova Charter/Acadian Lines, nous sommes la plus grande compagnie d'affrètement d'autocars. Notre entreprise a triplé depuis sept ans, pendant une période de déclin général du marché selon les statistiques de la National Tour Association et de l'American Bus Association. Nous y sommes parvenus grâce à une combinaison de dur labeur avec beaucoup de chance et, peut-être, un peu de mercatique par tâtonnement.

If I can state my opinion, and the opinion of my two business partners, bus operators are relatively poor marketers. The proof is in the statistics. There were 46,000,000 bus trips taken in 1970, 12.5 million trips in 1987. That is a staggering decline, and extremely concerning.

This committee has a very difficult task at hand. I think the statistics speak to a problem of the devil is in the details. I do not think there is any easy solution to this.

Thus is an industry with relatively poor marketers. If you look outside the bus industry, you will see that the airline industry and the cruise line industry have done a tremendous job, in terms of taking market share from the bus industry.

If you were to survey people about bus travel, beginning in this room and right around the country, they would say that a bus does not conjure up images of a wonderful mode of travel. The sad truth is that it is a wonderful mode. I do not like the word "bus," so I will say "motor coach." The general public views motor coach travel as being the bus travel of many years ago. A bus is not a bus any more. As we all know, the bus of today is a late model deluxe highway motor coach with tilt highback chairs, beautiful, large picture windows, premium sound systems, very good climate control and audio visual systems. However, the fact is that we here and the people out there still think of it as bus travel.

At the National Tour Association meeting in Houston this fall, the problem of how to combat declining numbers in general touring came up. Of course, general touring is done predominantly by bus or motor coach. One of the examples that came up was that those industries that had combated significant declines had done a grassroots massive campaign.

An excellent example of a great turnaround is the "Got Milk?" campaign. Milk is milk is milk, but as I understand it, that campaign has put milk in the minds of the people of Canada. As a result, milk consumption has increased significantly.

Also, from what I heard and from what was discussed at the National Tour Association meeting, the same is true of RVing. RVing was in decline, and the "Go RVing" campaign has shown the general public through a massive television campaign how wonderful RVing is.

Again, for busing, the message should be that it is deluxe coach travel. The message should be: "Sit back, relax, enjoy. Let someone do the driving for you. Let someone else worry about the baggage." No worries, worry-free travel, so to speak.

Senator Oliver asked about a wish list. I have three things I would wish for. If I had only one wish, it would be to conduct a study done on the potential impact of a major grassroots campaign to remind people to take the coach or to take the

Si je peux dire mon avis et celui de mes deux partenaires en affaires, les autocaristes sont de relativement piètres mercaticiens. La preuve est dans les statistiques. Il y a eu, en 1970, 46 millions de voyages en autobus, et 12,5 millions en 1987. C'est une baisse vertigineuse, qui est très inquiétante.

Ce comité est chargé d'une tâche très difficile. Je pense que les statistiques démontrent que le problème est dans les détails. Je ne crois pas qu'il y ait de solution facile à ceci.

Ainsi, nous avons une industrie de relativement piètres mercaticiens. Si vous regardez en dehors du secteur du transport en autobus, vous verrez que le secteur aérien et celui des croisières se sont vraiment très bien débrouillés pour prendre une part du marché des autocaristes.

Si on faisait un sondage auprès de la population au sujet des voyages en autobus, en commençant dans cette pièce et en faisant le tour du pays, ils diraient que l'autobus n'évoque pas l'image d'un merveilleux mode de voyage. La triste vérité c'est qu'il l'est pourtant. Je n'aime pas le terme «autobus», alors j'emploierai celui «d'autocar». Le public voit les voyages en autocar comme ceux qui se faisaient en autobus il y a de nombreuses années. Un autobus n'est plus un autobus. Nous le savons tous, les autobus d'aujourd'hui sont des autocars de luxe d'un modèle récent avec des fauteuils basculants à haut dossier, de grandes et belles fenêtres, des systèmes de son de haut de gamme, un excellent contrôle de la température et des systèmes audiovisuels. Pourtant, le fait est que nous, ici, et tous les autres, les percevons encore comme des autobus.

Lors de la réunion de la National Tour Association, il a été question de la façon dont nous pourrions inverser la chute des chiffres des visites touristiques. Bien entendu, celles-ci se font surtout en autobus ou en autocar. Un des exemples qui a été donné est celui des industries qui avaient réagi à d'importantes chutes de leur chiffre d'affaires en faisant une immense campagne publicitaire populaire.

Un excellent exemple de revirement est celui de la campagne du lait. Le lait, c'est du lait, mais d'après ce que j'ai constaté, cette campagne a mis le lait dans les esprits des habitants du Canada. Après cela, la consommation de lait est montée en flèche.

De plus, à ce que j'ai entendu des discussions qu'il y a eu à la réunion de la National Tour Association, il en a été de même pour RVing. Les chiffres de RVing étaient à la baisse, et la grande campagne publicitaire «Go RVing», à la télévision, a dit au grand public combien RVing est merveilleux.

Je le répète, pour les autobus, il faudrait faire passer le message qu'on propose un voyage en autocar de luxe. Le message devrait être: «Assoyez-vous, détendez-vous, savourez. Laissez-vous conduire. Laissez-nous nous occuper de vos bagages». Pas d'inquiétude, un voyage sans souci, pour ainsi dire.

Le sénateur Oliver a demandé ce que nous voudrions. Je voudrais trois choses. Si je ne pouvais exprimer qu'un vœu, ce serait qu'une étude soit faite sur l'incidence potentielle d'une campagne populaire d'envergure pour inviter la population à



bus. VIA Rail has done it well. "Take the train today." That advertising has been very effective, and from what I understand from their marketing people, it has worked for them.

Again, the task ahead is not an easy one, by any means, neither the marketing nor the details beyond that of regulation, deregulation. I do not claim to be an expert on regulation or deregulation. We as a licensed transportation carrier are extremely strong on the aspects of mandating safety regulations for all modes of vans, buses, and motor coaches.

We are not a line run operator. We are a scheduled carrier. We operate scheduled service from May 1 to October 31, and as I say, we have all various aspects of touring scheduled. This year, we are introducing a hop-on, hop-off double-decker service. We will have about 500 seats per day on a scheduled service for that.

Being a licensed carrier, it is mind-boggling to me that these small vans are able to operate without absolute and complete safety regulations and standards to the extent that the motor coaches are. I would argue the point that one passenger is as important as 40 passengers. These vans should carry first-aid kits, axes, fire extinguishers, and so on. They should be made to do brake testing, wheel pulls, and all the rest of that.

We recently talked about this at the provincial level, the Tourism Association of Nova Scotia, and there were van operators arguing there that they should not have to adhere to these things. What good would a fire axe be for a van, they asked? I will tell you, if a van is overturned and the situation arises where you cannot get a door opened, you will want to have that fire axe. Even if it is for one person, we say as a company that that is absolutely of paramount importance.

I will now talk about regulation versus deregulation. We have we have gone from being just a tour operator to becoming a licensed carrier, adding to our fleet, building and building, all that is involved with escalating garage and maintenance costs.

Number three on my wish list is this: Being an operator here in Nova Scotia and being familiar with the Canadian Motor Vehicle Safety Standards, it is shocking to me to see how different the safety standards are from province to province. While the Canadian Motor Vehicle Safety Standards are very good — better than the U.S. — they do not reach the levels of what we have here in Nova Scotia. I am proud to be a carrier in Nova Scotia because I feel, from what I have seen in other jurisdictions, other provinces and in the U.S., that our safety standards and our level of safety is much higher. I was shocked when we bought vehicles from Montreal to learn just how different the safety issues were, along with the fact that they did not have to do wheel pulls and so on. We bought vehicles that had never had wheel pulls done, to check various components relative

prendre l'autocar ou l'autobus. Via Rail l'a bien fait. «Prenez le train aujourd'hui». Cette annonce a été très efficace, et d'après ce que j'apprends de l'équipe de mercatique de VIA Rail, elle a atteint son but.

Je le répète, notre tâche n'est pas facile, d'aucune façon, ni la mercatique, ni les détails qui vont au-delà de la réglementation ou de la déréglementation. Je ne prétends pas être expert sur la question. En tant que transporteur autorisé, nous sommes très forts en matière de règlements de sécurité pour tous les types de fourgonnettes, d'autobus et d'autocars.

Nous ne sommes pas des exploitants à la chaîne. Nous sommes des transporteurs réguliers. Nous offrons un service régulier du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre et, comme je l'ai dit, nous planifions toutes sortes de visites touristiques. Cette année, nous allons offrir un nouveau service d'autobus à impériale, qui permet aux clients d'embarquer et de débarquer à leur guise. Nous offrirons un service régulier de 500 places par jour.

En tant que transporteur autorisé, je trouve aberrant que ces petites fourgonnettes puissent être exploitées sans être assujetties à l'intégralité des règlements et des normes incontournables qui sont imposés aux autocaristes. À mon avis, un passager est tout aussi important que 40 passagers. Ces fourgonnettes devraient transporter des trousseaux de premiers soins, des haches, des extincteurs à incendie, et cetera. Elles devraient subir des examens des freins, des roues, et tout le reste.

Nous avons dit tout cela au niveau provincial, la Tourism Association of Nova Scotia, et il y a des exploitants de fourgonnettes qui ont soutenu qu'ils ne devraient être soumis à ce genre de règles. À quoi servirait une hache de pompier dans une fourgonnette, ont-ils demandé? Je vais vous le dire, moi. Si une fourgonnette est renversée et qu'on ne peut en ouvrir la porte, il faut utiliser une hache d'incendie. Même si ce n'est pour faire sortir qu'une personne, nous disons, en tant que compagnie, que c'est indispensable.

Je ne parlerai pas de réglementation comparativement à la déréglementation. D'exploitante d'autocars de tourisme, notre société est devenue un transporteur autorisé, nous avons augmenté notre parc d'autocars, nous avons construit des bâtiments, et tout cela a fait augmenter les frais de mécanique et d'entretien.

Mon troisième vœu serait le suivant: en tant qu'exploitant, ici, en Nouvelle-Écosse, et comme je connais les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada, je suis choqué par les différences des normes d'une province à l'autre. Bien que les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada soient excellentes — mieux qu'aux États-Unis — elles n'atteignent pas les niveaux de ce que nous avons ici en Nouvelle-Écosse. Je suis fier d'être un transporteur de la Nouvelle-Écosse parce que je pense, d'après ce que j'ai vu dans d'autres endroits, d'autres provinces et aux États-Unis, que nos normes de sécurité et notre niveau de sécurité sont bien plus élevés. J'ai été choqué, lorsque nous avons acheté des véhicules de Montréal, d'apprendre combien les normes de sécurité étaient différentes, en plus du fait qu'ils n'avaient pas à faire de test des roues, et cetera. Nous

to safety. Here in Nova Scotia, we do wheel pulls every six months. On large vehicles, it is not cheap to do wheel pulls, but we sleep better at night knowing we are part of that system.

I would ask this committee take a good hard look at what we have here. I think Canada would do very well to model Nova Scotia's system relative to safety and our Nova Scotia Utility and Review Board across the country. Our standards are very high. Our board does a very good job, giving sober second thought and being a market watchdog, when it comes to adding new licences. Five years ago, just to apply for a 15-passenger van, you would have to have a lawyer and you would have to go into a three- or four-day hearing. You would have major opposition, and you would have to spend a lot of money and research and everything else. In the last five years, the Nova Scotia URB has become very progressive and sensitive to the market. In my opinion, deregulating would be very risky. I think it would be detrimental to our industry. Even though, when applying for new licences, we have to use a lawyer and do our research, and so on, the URB is, as I say, a market watchdog, to make sure the market can bear the increases.

**Senator Oliver:** What was second on your wish list?

**Mr. Campbell:** That the committee would consider mandating safety regulations in all forms of buses, not just buses but also vans.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Campbell. We could be friendly with the board, because sober second thought is our trademark.

Do you distribute these brochures throughout the province and elsewhere, outside the province?

**Mr. Campbell:** We do. For a relatively small company, we have a significant marketing budget. Our marketing budget, for example, is a little over \$500,000 a year. With that marketing budget, we attend trade shows all over the world. We send those brochures all over the world. We are a wholesaler and a retailer. There are many other retail wholesalers, in New Zealand, Australia, U.K., that sell these products and sell into our set scheduled departures.

Again, when I talk about our industry being poor marketers, it shocks me when I am at the trade shows and I talk to some of the bus operators, especially, and other tour operators, bus operators that are much larger than us, and discover that their marketing budget is not even half of what our marketing budget is. I tell the industry when there is a decline, when they complain about a decline, that they should look in their own backyard.

Good for the cruise industry and good for the air industry that they have managed to affect these numbers to this extent. If our industry does not wake up to marketing stronger and better, these numbers will just continue.

avons acheté des véhicules qui n'avaient jamais subi ce test, pour vérifier diverses composantes relatives à la sécurité. Ici, en Nouvelle-Écosse, nous faisons ce test à tous les six mois. Pour les gros véhicules, c'est assez coûteux, mais nous dormons mieux la nuit en sachant que nous participons à ce système.

Je demanderais à ce comité de bien regarder ce que nous avons, ici. Je pense que le Canada aurait tout intérêt à modéliser son système, pour l'ensemble du pays, sur celui de la Nouvelle-Écosse, relativement à la sécurité et à notre Nova Scotia Utility and Review Board. Nous avons des normes très élevées. Notre URB fait un très bon travail, en réfléchissant sobrement aux enjeux et en observant le marché avant d'accorder de nouveaux permis. Il y a cinq ans, rien que pour avoir un autobus 15 places, il fallait avoir un avocat et assister à une audience de trois ou quatre jours. On faisait face à une forte opposition, et il fallait dépenser beaucoup d'argent et faire beaucoup de recherches et tout le reste. Depuis cinq ans, l'URB de la Nouvelle-Écosse est devenue très progressive et sensible au marché. D'après moi, la déréglementation serait une entreprise très risquée. Je pense qu'elle nuirait à notre industrie. Même si, quand nous demandons de nouveaux permis, il nous faut encore un avocat et faire nos recherches, et cetera, l'URB assume une fonction de surveillance du marché, pour s'assurer que celui-ci peut supporter le surcroît de services.

**Le sénateur Oliver:** Quel était votre deuxième vœu?

**M. Campbell:** Que le comité envisage d'imposer des normes de sécurité pour tous les types d'autobus, non seulement les autocars, mais aussi les fourgonnettes.

**La présidente:** Je vous remercie, monsieur Campbell. Nous aurions des atomes crochus avec l'URB, parce que la sobre réflexion, c'est notre marque de commerce.

Est-ce que vous distribuez ces brochures partout dans la province et ailleurs, hors de la province?

**M. Campbell:** Oui. Pour une compagnie relativement modeste, nous avons un important budget de mercatique, d'un peu plus de 500 000 \$ par année. Avec ce genre de budget, nous pouvons participer à des salons professionnels partout dans le monde. Nous envoyons ces brochures dans le monde entier. Nous sommes grossistes et détaillants. Il y a de nombreux grossistes détaillants dans le monde, en Nouvelle-Zélande, en Australie, au Royaume-Uni, qui vendent ces produits et qui utilisent nos services.

Si je vous dis que notre industrie a de piètres mercaticiens, c'est que je suis choqué, dans les salons professionnels, lorsque je parle à des autocaristes, particulièrement, et à d'autres voyageurs, des compagnies beaucoup plus importantes que la nôtre, de découvrir que leur budget de mercatique n'est pas même la moitié du nôtre. Je dis à nos voyageurs, lorsqu'il y a une baisse des chiffres d'affaires, quand ils s'en plaignent, qu'ils devraient regarder ce qui se passe dans leur propre cour.

Tant mieux pour le secteur des croisières et le secteur aérien s'ils ont réussi à avoir cette incidence sur nos chiffres. Si notre secteur ne se réveille pas et ne se décide pas à faire une mise en marché plus efficace et plus agressive, la tendance se poursuivra.



**Senator Oliver:** I would like to congratulate on your presentation and your packaging. It was well done.

I am particularly interested in your first wish list. I think you were here when I asked others whether they had done any kind of demographic surveys, whether they had done any polling or testing, focus group studies. Do riders want computer hook-ups? Do they want bigger seats? Do they want TV and music and food? Have you done that kind of research and what have you found?

**Mr. Campbell:** We have done that sort of research. It has been about two and a half years since we did our last major market research, and we are just about to do another one.

Having said that, about two years ago, Gray Line, worldwide, did a major market research campaign throughout the U.S. and Canada. The results of that research shocked me. Number one, of the top ten things customers wanted to see in a tour company — and I would argue that it is much the same for a bus company. We happen to be a little bit more of a tour company. When our results came in two years ago, I thought they were wrong. After seeing the Gray Line study, I realized the results had to be right, because their study was very broad.

The number one thing people wanted to see was a modern company. I was shocked to see that both times. What is a modern company? I could not tell you for sure, but what I can tell you is that the bus industry is not viewed as a modern mode. In my opinion, and this is what the Gray Line market research said especially, there is a lot of grey in the bus industry. The perception is that it is an old-fashioned way to travel; it is how our parents and our grandparents travelled.

**Senator Oliver:** Do you have any buses in your fleet older than five?

**Mr. Campbell:** We do. The nature of our business is that we have very old vehicles. We will have five double-deckers in another month or so. I do not know whether any operator in Canada has a double-decker that is newer than 1971. The Canadian Motor Vehicle Safety Standards came into effect January 1, 1971. Like antique cars, double-deckers would not meet the Canadian Motor Vehicle Safety Standards. Those standards are designed for highway travel. Double-deckers cannot do more than 40 miles an hour, so our double-deckers stay in the downtown core. Hence, the fact that they are exempt for CMVSS is acceptable. If they were travelling out on the highway, I would have to say that they should meet the Canadian Motor Vehicle Safety Standards.

**Le sénateur Oliver:** Je tiens à vous féliciter pour votre présentation et pour votre trousse d'information. Elle est très bien faite.

Je m'intéresse particulièrement à votre premier vœu. Je pense que vous étiez ici quand j'ai demandé à d'autres s'ils avaient fait une espèce de sondage démographique, une étude ou des tests, s'ils avaient réuni des groupes de discussion. Est-ce que les voyageurs voudraient des connexions d'ordinateur? Des sièges plus confortables? La télévision, de la musique, de la nourriture? Est-ce que vous avez fait ce genre de recherche et qu'avez-vous découvert?

**M. Campbell:** Nous l'avons fait. Cela fait environ deux ans et demi que nous avons fait notre dernière grande étude du marché, et nous sommes sur le point d'en faire une autre.

Ceci étant dit, il y a environ deux ans, Gray Line a mené une importante campagne d'étude de marché partout aux États-Unis et au Canada, dont les résultats m'ont choqué. J'ai été choqué, d'abord, des 10 principales choses que les clients voulaient d'un voyageur — et je soutiendrai que c'est la même chose pour un autocariste. Il se trouve que nous sommes un petit peu plus qu'un voyageur. Quand nous avons reçu les conclusions de notre étude, il y a deux ans, j'ai pensé qu'il y avait erreur. Après avoir vu les résultats de l'étude de Gray Line, j'ai compris qu'elles étaient justes, parce que Gray Ligne avait fait une étude de grande envergure.

La première chose que voulaient les gens, c'est une compagnie moderne. J'ai été étonné de voir cela les deux fois. Qu'est-ce qu'une compagnie moderne? Je ne pourrais pas vous le dire vraiment, mais ce que je peux vous dire, c'est que l'industrie n'est pas perçue comme étant moderne. D'après moi, et c'est ce que révélait particulièrement les conclusions de l'étude de marché de Gray Line, il y a beaucoup de zones grises dans l'industrie des autobus. La perception générale est que c'est un mode de voyage rétrograde; c'est ainsi que nos parents et nos grands-parents voyageaient.

**Le sénateur Oliver:** Avez-vous des autobus qui ont plus de cinq ans?

**M. Campbell:** Oui, la nature de notre service fait que nous avons des véhicules très âgés. Nous devons recevoir d'ici un mois ou deux cinq nouveaux autobus à impériale. Je ne sais pas s'il y a au Canada un exploitant qui ait un autobus à impériale construit après 1971. Les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1971. Comme les véhicules antiques, les autobus à impériale n'étaient pas conformes aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada. Ces normes sont conçues pour les véhicules des grandes routes. Les autobus à impériale ne peuvent pas faire plus de 40 milles à l'heure, alors ils restent dans les centres-villes. Ainsi, il est normal qu'ils puissent être exemptés des Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada. S'ils devaient voyager sur les autoroutes, je dirais qu'ils devraient être conformes à ces normes.

**Senator Oliver:** One of the things that is new to us in Atlantic Canada, new in the last few years, is cruise ships, and the opportunities they present for business people in Atlantic Canada. The cruise ship business is not new in Vancouver; they have been going there for a long time.

What special things are you doing to take advantage of people who are coming in on cruise ships, at airports, at train stations, to get them on your business?

**Mr. Campbell:** As a company, we pride ourselves on being unique and creative, in trying many different things, many of which fail. Of every 10 things we try, one or two succeed. However, I will speak, if I could, to cruise ships because I think that is a great example.

About three years ago, I attended the international sea trade conference in Miami. I attend every year. At that conference, there was a panel of pretty much the most senior cruise executives in the industry. Their statistics showed that the cruise industry was stealing market share from the bus tour business. Good for them, if they can do it. Given the way they have approached it, they deserve what they get.

As a result, our company, while continuing to do as much motor coach tour business as we can, is putting a strong focus on the cruise business because the senior vice-president of Princess Cruise Lines, at a cruise symposium in Montreal, said that cruise business to the Caribbean has decreased in the last two years by 14 per cent, whereas cruise business to this region has increased by 22 per cent.

**Senator Oliver:** Good, good. What would it take to get a company like yours, which is young and creative and innovative, to get interested in busing in rural Canada?

**Mr. Campbell:** That is a good question. I would have to think about that one.

**Senator Forrestall:** They have their own wish list.

**Mr. Campbell:** I would have to think about that, and get back to you on that one.

**Senator Callbeck:** First of all, let me compliment you on your brochures. They certainly call out to be picked up and read.

You said that your business tripled in seven years, when nationally it was in decline.

You talk about marketing and promotion, which, to my way of thinking, is so important to your business. Why is it that your industry is not spending more on promotion?

**Mr. Campbell:** I am sure there is more to this answer than what I am about to say. However, I go when to the conventions that it tends to be an industry of families, where mothers and fathers, sometimes even grandmothers and grandfathers, are the owners,

**Le sénateur Oliver:** Il y a quelque chose de nouveau pour nous, au Canada Atlantique, depuis quelques années, ce sont les bateaux de croisière, et les occasions qu'ils offrent pour les gens d'affaires du Canada Atlantique. L'industrie des croisières n'est pas nouvelle à Vancouver; elle y est bien instaurée depuis de nombreuses années.

Que faites-vous de particulier pour tirer parti de tous ces gens qui font des croisières, qui passent par les aéroports, les gares ferroviaires, quels services leur offrez-vous?

**M. Campbell:** En tant que compagnie, nous nous targuons d'être uniques et créatifs, parce que nous essayons beaucoup de choses nouvelles, qui échouent souvent. Sur 10 choses que nous essayons, une ou deux seulement réussissent. Cependant, je vais parler, si vous permettez, des bateaux de croisière parce que je pense que c'est un excellent exemple.

Il y a environ trois ans, j'ai assisté à la conférence internationale sur le commerce maritime, à Miami. J'y vais chaque année. Lors de cette conférence, il y avait un panel composé d'à peu près tous les cadres les plus chevronnés de l'industrie des croisières. Leurs statistiques révélaient que l'industrie prenait une part du marché des autocaristes. Tant mieux pour eux, s'ils y arrivent. Étant donné la manière dont ils s'y sont pris, ils méritent bien ce qu'ils obtiennent.

Par conséquent, notre compagnie, tout en continuant à exploiter autant qu'elle le peut les circuits touristiques, met fortement l'accent sur le secteur des croisières parce que le vice-président principal de Princess Cruise Lines, lors d'un symposium des croisières à Montréal, a dit que l'industrie des croisières aux Caraïbes avait affiché une baisse de 14 p. 100 de son chiffre d'affaires, tandis que les croisières vers notre région avaient augmenté de 22 p. 100.

**Le sénateur Oliver:** Très bien, très bien. Que faudrait-il pour qu'une compagnie comme la vôtre, qui est jeune, créative et innovatrice, s'intéresse au transport dans les régions rurales du Canada?

**M. Campbell:** C'est une bonne question. Il faudrait que j'y réfléchisse.

**Le sénateur Forrestall:** Ils ont leur propre liste de vœux.

**M. Campbell:** Il faudrait que j'y pense et que je vous donne une réponse plus tard.

**Le sénateur Callbeck:** Tout d'abord, permettez-moi de vous faire mes compliments pour vos brochures. Elles sont certainement très invitantes.

Vous avez dit que votre entreprise a triplé en sept ans, alors qu'à l'échelle nationale, le secteur était en baisse.

Vous parlez de mercatique et de promotion, ce qui, selon moi, est très important pour vos affaires. Pourquoi votre industrie ne dépense-t-elle pas plus sur la promotion?

**M. Campbell:** Je suis sûr que la réponse à votre question ne se limite pas à ce que je vais vous dire. Cependant, lorsque j'assiste aux conventions, je remarque que l'industrie a tendance à se composer d'exploitations familiales, dont les propriétaires sont les



and a lot of them are from the old school. They have not changed with the times. At conferences, you can really see that. It is shocking just how resistant to change this particular industry has been.

There is really no easy answer, but in my opinion the industry lacks a fresh approach and fresh thinking, in general.

**Senator Callbeck:** You mentioned a study. Should the industry pay for that study, or are you suggesting that government should pay for it?

**Mr. Campbell:** I am glad you asked that question. I think that study could well be a cooperative study, jointly paid for. I think private industry should kick in, without question. In a perfect world, there would be the American Bus Association, of which there are many, many Canadian bus operator members and tour operator members, the National Tour Association, again a strong Canadian contingent, the OMCA. Will you get all of those factions to contribute? That is a good question.

I would argue that government should lead it, because I do not just one department will be involved. The Canadian Tourism Commission should be a strong leader in this. Also, Transport Canada indicates that buses use less fuel per passenger kilometre and produce less pollution per passenger kilometre than any other mode. One might therefore expect to find a strong interest in bus transport among those concerned with energy conservation and environment.

So again, not only should the CTC be involved, but also Environment Canada and Transport Canada. There are several departments that could do something to see if we could effect this.

The proof is there with these other industries. All we need to do is look at the milk producers, as well as the agricultural producers, the cheese producers, because they have their own campaigns, the RV producers, examples like these. From what I have seen, it has all been good news.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Campbell. If you have a few more of these brochures, we would appreciate having them.

**Mr. Campbell:** I do not have them here, but I will see that they are provided to you. Also, I will send a copy of that Gray Line study that was done.

**The Chairman:** Yes, we would like to have that too. Thank you, Mr. Campbell.

The committee adjourned.

mères et les pères, et parfois même les grands-mères et les grands-pères, et beaucoup d'entre eux sont de la vieille école. Ils n'ont pas évolué. On peut vraiment le constater lors des conférences. Il est choquant de voir combien cette industrie particulière a été réfractaire au changement.

Il n'y a vraiment pas de réponse facile, mais d'après moi, l'industrie a besoin d'une nouvelle approche, d'un nouveau mode de pensée, de façon générale.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez parlé d'une étude. Est-ce que l'industrie devrait payer pour cette étude, ou suggérez-vous que ce soit le gouvernement?

**M. Campbell:** Je suis heureux que vous posiez cette question. Je pense que cette étude pourrait très bien se faire de façon coopérative, et conjointe. Je pense que le secteur privé devrait, sans le moindre doute, y participer. Dans un monde parfait, il y aurait l'American Bus Association, qui compte de nombreux voyageurs et autocaristes canadiens parmi ses membres, la National Tour Association, qui a elle aussi un fort contingent canadien, l'OMCA. Est-ce que vous parviendrez à obtenir la participation de tout ce monde-là? C'est une bonne question.

Je soutiendrais que le gouvernement devrait diriger l'étude parce que je ne pense pas que c'est l'affaire d'un seul ministère. La Commission canadienne du tourisme devrait en être l'un des principaux dirigeants. Aussi, Transport Canada affirme que les autobus utilisent moins de carburant par kilomètre-passager et produisent moins de pollution par kilomètre-passager que tout autre mode de transport. On pourrait donc s'attendre à ce que ceux qui se préoccupent de conservation de l'énergie et d'environnement manifestent beaucoup d'intérêt pour le transport par autobus.

Alors, je pense que ce n'est pas seulement la CCT qui devrait y participer, mais aussi Environnement Canada et Transport Canada. Plusieurs ministères pourraient faire quelque chose pour voir si nous pourrions changer la situation.

La preuve est faite, avec ces autres industries. Nous n'avons qu'à regarder les producteurs de lait, et aussi les producteurs agricoles, les producteurs de fromage, parce qu'ils ont leur propre campagne, les fabricants de VR, les exemples comme ceux-là. D'après ce que j'ai vu, ils ont tous très bien réussi.

**La présidente:** Merci, monsieur Campbell. Si vous avez d'autres de ces brochures, nous aimerions les avoir.

**M. Campbell:** Je n'en ai pas ici, mais je veillerai à vous en faire parvenir. Je vous enverrai une copie de cette étude de Gray Line.

**La présidente:** Oui, nous l'apprécierions. Merci, monsieur Campbell.

La séance est levée.

HALIFAX, Thursday, February 21, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:37 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Our first witness this afternoon is Mr. Brookins.

**Mr. George Brookins, Owner, Trius Tours Ltd.:** Thank you for inviting me here today. I will pick out the highlights of our brief.

Trius Tours Limited, a Prince Edward Island company, was incorporated in 1986. We began working in Nova Scotia in about 1990-91, and we went on to become a substantial carrier in that province.

Over the years, Trius Tours Limited has taken great pride to provide quality service, professional and personal service to our customer and for that, we have gained great satisfaction and, I think, good recognition in the marketplace. We have two mottos. One is, "Always be friendly and drive safely." The other one ties in with our name. Trius: "Trius, you'll like us."

Tourism is an important industry in Nova Scotia and the Atlantic region. With the September 11 disaster of 2001, there has been some return to bus travel. Our enquiries indicate that the bus industry will do better in 2002 than in 2001.

Our fleet consists of 18 modern motorcoaches with capacity for 47-56 passengers; five mini shuttle buses or transit type buses; six 15-passenger vans; three 7-passenger deluxe vans.

Trius' most important focus is the quality of our equipment, which has resulted from the high-class inspection standards in the Province of Nova Scotia. The standard is not as high in P.E.I. We have met the high standards of the Province of Nova Scotia and, as a result, the quality of our equipment has improved and that, in turn, has resulted in better ridership.

I believe that the P.E.I. tour operators are at a disadvantage in the regulatory system. Motorcoach companies we compete with in Nova Scotia have an open market on Prince Edward Island. This means they solicit the P.E.I. customers, which they have the right to do and there is nothing wrong with that. It is fair competition. However, in Nova Scotia, the restrictions that are in place are, in my opinion, not working to the betterment of the industry. The customer has no say in who they would like to be their motorcoach company. We have been a big part of the busing industry in Nova Scotia for the last three or four years, and we are

HALIFAX, le jeudi 21 février 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 37 pour étudier les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Notre premier témoin cet après-midi est M. Brookins.

**M. George Brookins, propriétaire, Trius Tours Ltd.:** Merci de m'avoir invité à comparaître. Je vais vous présenter les points saillants de notre mémoire.

Trius Tours Limited, une société de l'Île-du-Prince-Édouard, a été constituée en société en 1986. Nous avons débuté nos activités en Nouvelle-Écosse en 1990-1991 et sommes par la suite devenus un des importants transporteurs de cette province.

Au fil des ans, Trius Tours Limited s'est fait un point d'honneur à offrir un service professionnel, personnalisé et de qualité à sa clientèle, ce qui nous a valu une excellente réputation et un bon taux de satisfaction de la part des voyageurs. La première est: «Always be friendly and drive safely» (Toujours être amical et conduire prudemment). L'autre est en rapport avec le nom de notre société, Trius: «Trius, you'll like us.» (Nous essayer, c'est nous adopter.)

Le tourisme est un secteur d'activité important en Nouvelle-Écosse et dans la région de l'Atlantique. La catastrophe du 11 septembre 2001 a entraîné une reprise des activités du transport par autocar. D'après nos prévisions, notre secteur obtiendra de meilleurs résultats en 2002 qu'en 2001.

Notre parc se compose de 18 autocars modernes de 47 à 55 places, de 5 minibus-navette ou véhicules de type urbain, de 6 fourgonnettes pouvant transporter 15 passagers et de 3 fourgonnettes de luxe pour 7 passagers.

Notre société met avant tout l'accent sur la qualité de son matériel, laquelle est garantie par les normes d'inspection supérieures en vigueur dans la province de la Nouvelle-Écosse. La norme n'est pas aussi élevée à l'Île-du-Prince-Édouard. Nous avons respecté les normes élevées de la Nouvelle-Écosse et, de ce fait, la qualité de notre matériel s'est améliorée, ce qui a, en retour, accru notre clientèle.

Je crois savoir que les organisateurs de voyages de l'Île-du-Prince-Édouard sont défavorisés par le régime réglementaire en vigueur. Les sociétés d'autocar qui nous font concurrence en Nouvelle-Écosse ont librement accès au marché à l'Île-du-Prince-Édouard. Autrement dit, elle essaie d'attirer les clients de cette province, ce qu'elle est parfaitement en droit de faire. C'est une concurrence équitable. Toutefois, en Nouvelle-Écosse, les restrictions en vigueur ne favorisent pas, d'après moi, l'amélioration de l'industrie. Le client n'a pas son mot à dire quant au choix de sa société de transport par autocar. Nous



still restricted. I will come to that. However, I do know that we will continue to be a major motorcoach company in this province in the future.

We are very concerned about the business practices of the large companies in Nova Scotia. They do not want other bus companies to operate in the province. I believe that they are succeeding in putting some small operators out of business.

Good competition makes for healthy business. I now have a licence to operate in the Province of Nova Scotia from May through October. This came about after five presentations to the board, \$100,000 in legal fees, which is fine and dandy. However, the customers that we will have served so well between May and October will be looking to us to serve them through the other six months, and we cannot. Who loses? The answer is: the customer and Trius. To apply for that licence would probably cost the company an additional \$50,000 because of the opposition of the major companies. They just do not want healthy competition.

In a different vein, we believe that the rates for the Confederation Bridge are unfair. In the fall of 2001, we met with the executive vice president and strategy vice president of the Vinci Corporation. The Vinci Corporation is the controlling shareholder, or the owner of the Confederation Bridge and, along with John Francis, the general manager of Strait Crossing Inc., and the deputy ministers of Tourism, Public Works, and Highways for P.E.I., they set the rates. Strait Crossing Inc. was prepared to drop the rates from \$215.15, to approximately \$48 or \$50 for motorcoaches. They took the proposal rate to the board of directors and got approval. Then the Federal Department of Public Works in Ottawa rejected it. The reason it came back to me was that it did not warrant any political time. I am the small bus company in P.E.I., so I could see how it was hurting tourism more than other people. I do believe that will change by January 1, 2003, because they will not hold a board meeting until November of 2002.

On the topic of intercity busing, presently we have vehicles coming out of Surrey and Summerside in the morning with people going to work in Charlottetown and then returning in the evening. We operate the city transit in the city of Charlottetown. We have two vehicles that transport mentally and physically challenged adults, Monday through Friday. We are a strong supporter of public transit for P.E.I., for the people who do not have other means of transportation. They should have the right to be able to have public transportation to take them to work, to their doctors' surgeries, to shopping malls, and so on.

**The Chairman:** What major recommendation would you want this committee to act upon?

sommes un élément important de l'industrie de l'autocar en Nouvelle-Écosse depuis trois ou quatre ans, et sommes toujours assujettis aux restrictions. J'y viendrai plus tard. Toutefois, je sais que nous allons maintenir notre présence en qualité d'importante société d'autocar dans cette province à l'avenir.

Nous sommes très préoccupés par les pratiques commerciales des grandes sociétés de la Nouvelle-Écosse. Elles ne veulent pas que d'autres autocaristes offrent leurs services dans la province. D'après mes renseignements, elles réussissent à pousser certains petits exploitants à la faillite.

Une saine concurrence est bonne pour les affaires. Je suis actuellement titulaire d'un permis d'exploitation en Nouvelle-Écosse du mois de mai au mois d'octobre. Il a fallu pour l'obtenir que je soumette cinq demandes à la Commission, verse 100 000 \$ en frais juridiques, ce qui est très bien. Toutefois, les clients que nous avons si bien desservis de mai à octobre compteront sur nous pour leur offrir un service les six autres mois de l'année, et cela nous est impossible. Qui va y perdre? Eh bien, ce sont le client et notre société. Si nous voulions demander ce permis, cela nous coûterait sans doute 50 000 \$ de plus à cause des objections des principaux autocaristes. Ils ne veulent pas d'une saine concurrence.

Dans un autre ordre d'idées, nous estimons que les droits de péage pour le pont de la Confédération sont injustes. À l'automne 2001, nous avons rencontré le vice-président exécutif et le vice-président à la stratégie de la société Vinci. Celle-ci est l'actionnaire principal ou propriétaire du pont de la Confédération et, de concert avec John Francis, directeur général de Strait Crossing Inc., et des sous-ministres du Tourisme, des Travaux publics et de la Voirie de l'Île-du-Prince-Édouard, ils établissent les tarifs. La société Strait Crossing Inc. était prête à diminuer les tarifs de 215,15 \$ à environ 48 \$ ou 50 \$ pour les autocars. Ils ont soumis ce projet de tarif au conseil d'administration et ont obtenu son aval. Puis le ministère fédéral des Travaux publics à Ottawa a opposé un refus. D'après ce qu'on m'a dit, c'est parce que ce n'était pas justifié du point de vue politique. J'exploite une petite société d'autocar à l'Île-du-Prince-Édouard et je comprends donc bien en quoi ces droits font plus de tort au tourisme qu'à d'autres secteurs. Je suis convaincu qu'ils seront modifiés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2003, car il n'y aura pas d'autres réunions du conseil d'administration avant novembre 2002.

S'agissant du transport interurbain par autocar, il y a à l'heure actuelle des véhicules qui viennent de Surrey et de Summerside le matin et qui amènent des gens travailler à Charlottetown pour revenir le soir. Nous exploitons les services de transport urbain de Charlottetown. Nous avons deux véhicules qui transportent des adultes handicapés mentaux et physiques, du lundi au vendredi. Nous sommes de fervents partisans des transports publics de l'Île-du-Prince-Édouard, à l'intention des gens qui n'ont pas d'autres moyens de transport. Ils devraient avoir le droit d'avoir accès au transport public pour se rendre au travail, ou au cabinet de leur médecin, au centre commercial, et autres.

**La présidente:** Quelle principale recommandation souhaitez-vous faire à notre comité?

**Mr. Brookins:** If I could be licensed for the additional six months in Nova Scotia, that would be on my wish list.

**The Chairman:** We do not have much power in Nova Scotia.

**Senator Forrestall:** What about total deregulation?

**Mr. Brookins:** No, I would not suggest total deregulation.

Nova Scotia is a hub of the Maritimes, and Halifax is where the action is. Trius would not be in Prince Edward Island with the fleet of buses that we have today if we were not in the Nova Scotia market. I have to be thankful that we are here. Does that answer your question?

**The Chairman:** You said that you do not want total deregulation.

**Mr. Brookins:** No, I do not. It takes away the competition.

**Senator Oliver:** I probably should disclose a conflict of interest because last week I was in Maritime Canada at the Senate Agricultural Committee and we rented a Trius bus for our tours from P.E.I., Nova Scotia, New Brunswick. I wanted to disclose that to the committee.

You say that you are concerned about the business practices of the large bus companies in Nova Scotia. You say that they do not want any other bus companies in Nova Scotia and that they are succeeding in putting the small operator out of business through unfair business ethics. Can you tell me what that means?

**Mr. Brookins:** "Ethics," may not be the right word, but they want to control the market. You can have a tour company and you can have a busing company, and you can call the tour company by one name and your busing company by another. You can also fool around with pricing and so on. The small operator does not have the flexibility to do that. You can operate at a loss for only so long. If a company only has four or five buses, it cannot upgrade its fleet and stay in business. The small bus operators in Nova Scotia, today, are all for sale.

**Senator Callbeck:** I would say that \$100 000 in legal fees and another \$50 000 sounds like an awful lot of money. Have you have talked to other people who have tried to get these routes? Is that an unusual amount of money that you had to pay in legal fees, or is it normal?

**Mr. Brookins:** You have to be very prepared before you apply for a licence to operate in the province of Nova Scotia. You might forget to use the word "return," and, with eight or nine lawyers sitting around the table, with that word missing, it might cost you \$20,000. That money is out the window. You then have to set a new hearing date and the next time you come back it is another \$20,000. This has gone on for a number of years. In the early days, when Trius applied for a licence, we thought being an

**M. Brookins:** Un de mes desiderata serait d'obtenir un permis pour les six autres mois de l'année en Nouvelle-Écosse.

**La présidente:** Nous n'avons pas beaucoup de pouvoir en Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Forrestall:** Et la déréglementation totale?

**M. Brookins:** Non, je ne pense pas que ce soit une bonne chose.

La Nouvelle-Écosse est une plaque tournante dans les Maritimes, et c'est à Halifax que tout se passe. Notre société ne pourrait pas exploiter à l'Île-du-Prince-Édouard le parc d'autocars qu'elle a aujourd'hui si elle n'était pas présente sur le marché de la Nouvelle-Écosse. J'en suis reconnaissant. Cela répond-il à votre question?

**La présidente:** Vous avez dit que vous ne souhaitiez pas la déréglementation totale.

**M. Brookins:** Non, c'est un fait. Cela supprime la concurrence.

**Le sénateur Oliver:** Je devrais peut-être faire état d'un conflit d'intérêts parce que la semaine dernière, j'étais dans les Maritimes avec le Comité sénatorial de l'agriculture, et nous avons loué un autocar de Trius pour nos excursions à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Je tenais à révéler cela au comité.

Vous dites que les pratiques commerciales des gros autocaristes de la Nouvelle-Écosse vous préoccupent. Vous ajoutez qu'ils ne veulent pas de concurrents dans cette province et qu'ils réussissent à pousser à la faillite les petits exploitants grâce à une éthique commerciale injuste. Pourriez-vous me dire ce que vous entendez par là?

**M. Brookins:** «Éthique» n'est peut-être pas le bon mot, mais ces sociétés veulent avoir la haute main sur le marché. On peut posséder une société d'excursion et une société d'autocars, et donner un nom à la première et un nom à la deuxième. On peut également procéder à toutes sortes de manipulations avec les tarifs, et cetera. Le petit exploitant n'a pas suffisamment de latitude pour le faire. On ne peut pas toujours travailler à perte. Si une société ne possède que quatre ou cinq véhicules, elle ne peut pas moderniser son parc et rester en affaires. Les petits autocaristes de la Nouvelle-Écosse sont tous à vendre, à l'heure actuelle.

**Le sénateur Callbeck:** À mon avis, 100 000 \$ de frais juridiques et 50 000 \$ de plus me paraissent une somme exorbitante. Avez-vous parlé à d'autres personnes qui ont essayé de procéder ainsi? Est-ce que les frais juridiques qu'il vous a fallu payer sont inhabituels, ou normaux?

**M. Brookins:** Il faut être tout à fait préparé lorsqu'on demande un permis d'exploitation en Nouvelle-Écosse. On peut oublier d'utiliser le terme «retour» et, face à huit ou neuf avocats autour de la table, cette simple omission peut vous coûter 20 000 \$. C'est de l'argent qu'on ne revoit jamais. Il faut ensuite fixer une nouvelle date d'audience et la fois suivante, il faut déboursier 20 000 \$ de plus. Il en a été ainsi pendant un certain nombre d'années. Au début, lorsque notre société a demandé un permis,



honest company would be enough, that they would take us at face value. The fact is, you have to be prepared.

The cost is not exorbitant. I am not complaining about the price. I am happy I have my licence, but I could go broke.

To go back to the additional six months, I definitely want that. I have lived through this, I have paid my way, and I am prepared to go on. I have not gone broke in the bus business yet.

**Senator Callbeck:** It is a lot of money.

You talked about the rate to cross Confederation Bridge. You said that your rate application was rejected, but I did not catch what you said after that. Do you think that it will be reversed? You said there is going to be a board of directors meeting?

**Mr. Brookins:** When I met with the vice presidents of marketing from the Vinci Corporation — and the bridge opened in 1997 — that was the first time I had a chance to sit down and talk with these two gentleman. They are marketing people. They know the tour business is not great. The statistics for crossing the bridge are out there, even though they do not make them public. They could see the situation, and they were prepared to make this change. They asked me to show them some documentation. They said, “Talk is cheap. Back it up with documentation.” I cannot do that. They just do not operate that way.

John Francis, the general manager of Strait Crossing told me go just get through 2002. He said that by 2003 they would be working on this. A 60-foot-long potato truck that weighs 40,000 or 50,000 pounds is going across for \$47 or \$48. The breakdown that they did with me was that they would increase the trucking fare by \$1.50 and reduce the bus fare to \$48. They would lose revenue of approximately \$400,000 in bus rates and they would pick it up on the truck rates and it would balance out. It would not be a major political issue. However, that did not happen in 2002.

Other bus companies such as SMT, who are here today, and DRL have dealt with this. I think that by 2003 we will have it, with your help.

**The Chairman:** Our next witness is Mr. John Harding from DRL.

**Mr. John Harding, Assistant General Manager, DRL:** Unfortunately, I do not have a prepared brief to present. However, I have some comments to put on the record.

DRL has been in the transportation business since about 1922, mostly in the fishing industry with schooners and in the trucking industry hauling fish out of Newfoundland fish plants.

nous pensions qu’il suffirait que nous soyons une entreprise intégrée et que l’on nous considérerait comme telle d’emblée. En réalité, il faut se préparer.

Le coût n’est pas exorbitant, et je ne m’en plains pas. Je me réjouis d’avoir obtenu mon permis, mais je risque la faillite.

Pour en revenir aux six autres mois, je tiens vraiment à obtenir ce permis. J’ai fait tout ce qu’il fallait, j’ai versé les frais demandés et je suis prêt à aller de l’avant. Jusqu’ici, j’ai réussi à éviter la faillite dans l’industrie du transport par autocar.

**Le sénateur Callbeck:** C’est beaucoup d’argent.

Vous avez parlé du péage du pont de la Confédération. Vous avez dit que votre demande de tarif avait été rejetée, mais je n’ai pas compris ce que vous avez ajouté ensuite. Pensez-vous que la décision sera renversée? Vous avez dit qu’il doit y avoir une réunion du conseil d’administration?

**M. Brookins:** Lorsque j’ai rencontré les vice-présidents du marketing de la société Vinci — et le pont a ouvert en 1997 — c’était la première fois que j’avais l’occasion de discuter avec ces deux messieurs. Ce sont des commerciaux. Ils savent que le secteur des voyages organisés ne va pas fort. Les données concernant le nombre de véhicules qui empruntent le pont sont disponibles, même si on ne les publie pas. Ils étaient conscients du problème et étaient disposés à modifier le tarif. Ils m’ont demandé de leur montrer certains documents. Ils m’ont dit que les belles paroles ne suffisaient pas et que je devais fournir des preuves à l’appui de ce que j’avançais. Cela m’est impossible. Ils ne fonctionnent pas de cette façon.

John Francis, directeur général de la société Strait Crossing, m’a dit d’essayer de terminer l’année 2002 et que, en 2003, les tarifs seraient révisés. Un camion de pommes de terre de 60 pieds de long qui pèse entre 40 000 et 50 000 livres peut traverser pour 47 \$ ou 48 \$. D’après la ventilation qu’ils ont faite avec moi, les droits pour les camions augmenteraient de 1,50 \$ et pour les autocars, seraient ramenés à 48 \$. Il y aurait un manque à gagner de recettes d’environ 400 000 \$ provenant du transport par autocar, mais cela serait compensé par l’augmentation du péage exigé auprès des camionneurs. Ce ne serait pas un gros problème du point de vue politique. Toutefois, cela ne s’est pas fait en 2002.

D’autres autocaristes comme SMT, dont les représentants sont ici aujourd’hui, et DRL, se sont penchés sur la question. Je pense que le péage sera modifié en 2003, grâce à votre aide.

**La présidente:** Notre témoin suivant est M. John Harding de DRL.

**M. John Harding, directeur général adjoint, DRL:** Malheureusement, je n’ai pas de mémoire écrite à vous présenter. Toutefois, j’aimerais faire certaines observations.

La société DRL est présente dans l’industrie du transport depuis environ 1922, principalement dans le secteur de la pêche avec les goélettes et dans l’industrie du camionnage pour transporter le poisson à partir des usines de conditionnement de Terre-Neuve.

In 1996 DRL bought the CN road cruiser, the trans-island passenger service that operates across Newfoundland. It was operated by CN under federal authority. That replaced the passenger train in 1968 and it was a temporary measure. In 1969, it was given authority to operate full time in place of the trans-island passenger service. That continued to operate until 1995 and with the "Roads for Rail" deal it was determined by the federal and the provincial government that CN no longer had a responsibility to operate a passenger service across the province. It was changed from a federal responsibility to a provincial responsibility, and it was offered for sale. DRL bought it in 1996.

I worked with CN for over 33 years and I retired when we sold the road cruiser. Two and a half years ago, I came back to work with DRL. In my tenure with CN, I worked in every division including marketing and motive power, every part of it, and I managed the road cruiser from 1990 until the sale.

In the time with the road cruiser, I sat on the federal minister's Advisory Committee on Accessibility, the Pro Truckers Advisory Committee of Newfoundland and the Fuel Conservation Committee with the Province of Newfoundland. Since I joined DRL, I have been filling the position of assistant general manager reporting to the owner, of course, who is the general manager.

We started in 1996, and in late 1998 we assumed the McKenzie operation in Nova Scotia. Since that time, we have expanded in Nova Scotia to a school bus operation and to vacations, which a tourist type of business. We are also heavily into the cruise ship business. At present we operate close to 200 units. About 70 of those are motorcoaches. In addition, we have two licences in Ontario and we have a motorcoach operation, Presidential Coach Lines, out of Miami.

On behalf of DRL, I would like to say, up front, that we are not sure if it is deregulation or destabilization that we are talking here. In our opinion deregulation in the bus industry will lead to mass destabilization on several fronts. From our perspective, there are many reasons why deregulation would be a negative approach in Canada. I guess the least important of all would be the monetary contribution that operators have already made to be in a regulated area. We just heard an operator say that he has spent in excess of \$100,000 on that already. When you consider the capital structure and the cost of getting into the business, with deregulation, that money would be lost. If they throw the market wide open with complete deregulation, there would be no way of recouping what we have invested up to now.

We have no problem with regulation. If we can demonstrate that there is a need to add motorcoaches to the business, and the authorities give us permission or authority to operate, that is fine

En 1996, DRL a acheté le «road cruiser» du CN qui assurait le transport de passagers d'un bout à l'autre de l'île de Terre-Neuve. Ce service était exploité par le CN sous l'autorité fédérale. Ce service a remplacé le train de voyageurs en 1968, à titre de mesure provisoire. En 1969, il a été autorisé à être exploité à plein temps pour remplacer le service voyageurs interprovincial. Le service a continué d'être exploité jusqu'en 1995 et, en vertu de l'entente sur «la route au lieu du chemin de fer», les gouvernements fédéral et provincial ont décidé que le CN n'était plus tenu d'exploiter un service voyageurs d'un bout à l'autre de la province. Ce service est donc tombé sous l'égide de la province, plutôt que du fédéral, et a été mis en vente. La société DRL l'a acheté en 1996.

J'ai travaillé au CN pendant plus de 33 ans et j'ai pris ma retraite lorsque nous avons vendu le «road cruiser». Il y a deux ans et demi, je suis revenu travailler chez DRL. Pendant mes années d'activité au CN, j'ai travaillé dans toutes les divisions, notamment le marketing et la manutention mécanique, dans tous les secteurs, et j'ai été responsable du «road cruiser» de 1990 jusqu'à sa vente.

À l'époque où le service «road cruiser» était offert, j'ai fait partie du Comité consultatif sur l'accessibilité du ministre fédéral, du Pro Truckers Advisory Committee of Newfoundland et du Comité sur les économies d'énergie de la province de Terre-Neuve. Depuis que je suis chez DRL, j'occupe le poste de directeur général adjoint et travaille directement sous les ordres du propriétaire, cela va sans dire, qui est le directeur général.

Nous avons commencé en 1996 et, vers la fin de 1998, nous avons assuré le service McKenzie en Nouvelle-Écosse. Depuis cette époque, nous avons élargi nos services en Nouvelle-Écosse pour offrir un service d'autobus scolaire et un service d'excursions. Nous sommes également très présents dans le secteur des navires de croisière. À l'heure actuelle, nous exploitons près de 200 véhicules, dont 70 environ sont des autocars. En outre, nous sommes titulaires de deux permis en Ontario et exploitons un service d'autocar, Presidential Coach Lines, à partir de Miami.

Au nom de DRL, je voudrais dire, pour commencer, que nous ne sommes pas du tout certains s'il s'agit de déréglementation ou de déstabilisation. À notre avis, la déréglementation dans l'industrie du transport par autocar entraînera la déstabilisation totale sur plusieurs fronts. De notre point de vue, il y a de nombreuses raisons pour lesquelles la déréglementation serait une approche négative au Canada. Je suppose que la moins importante de toutes ces raisons serait la contribution financière que les exploitants ont déjà investie dans un secteur réglementé. Nous venons d'entendre un exploitant dire qu'il a déjà dépensé plus de 100 000 \$ dans ce domaine. Si l'on tient compte de la structure du capital et de ce qu'il en coûte pour se lancer en affaires avec la déréglementation, cet argent serait perdu. Si l'on ouvre complètement le marché par une déréglementation complète, il n'y aura aucun moyen de recouvrer ce que nous avons déjà investi.

Nous n'avons aucune objection à la réglementation. Si nous pouvons faire la preuve qu'il est nécessaire d'ajouter des autocars dans le secteur, et si les autorités nous donnent la permission ou le



with us. If we cannot demonstrate that there is a need there and we are unable to convince people in positions of authority that there is a need for additional coaches, then perhaps we should not have a licence.

Deregulation would cause certain things to happen. I went through deregulation in Newfoundland when I was with CN road crews and I saw what happened. With deregulation no one would suggest that the operator would take his bus to a small cove where there would be one passenger a week. Those are the places where many of the line hauls now operate. Operators will take their buses to the more lucrative markets that are already served by the companies we talk about here today. The unfortunate part is that, with deregulation, a lot of the scheduling will very quickly be changed. You cannot expect the big operators to operate into the small communities and let the newbies come in and take the cream of the crop or cherry pick, as we call it. If deregulation is where we are headed, it will be critical to places like Nova Scotia and Newfoundland. In the triangle in central Canada it probably will not have a big effect because the population base is there.

In Newfoundland we ask the question: "What does Mrs. Magilicutt do in Stephenville when the only hospital she can get to is in St. John's; the only place she can see an eye doctor is St. John's; and the only place she can see an orthodontist is St. John's?" Our schedule of service now runs through Stephenville. If deregulation were to come in in Newfoundland, we would not be going into Stephenville. How does Mrs. Magilicutt, and the other, in Newfoundland, 10,000 Mrs. Magilicutt, get to St. John's? I am sure the same thing applies in Nova Scotia. Everybody will want to run on the highway from Sydney to Halifax or on any of the main roads where the population is located. With deregulation, I can assure you that the rural parts of all provinces, especially Eastern Canada, will be dramatically affected. The service they now have will no longer be available. It will not be decreased; it will just disappear. Nobody will buy a motorcoach to go in and pick up somebody in an off-centre place for seven days of the week. We now go to lots of places that cost us money, but it is part of the schedule. We accept that. However, when deregulation comes in, we will not be there.

The other side of deregulation is that we depend on summer work to offset our line haul operations in wintertime. If deregulation comes into effect, the companies like Coach U.S.A. and others that have 1,000 or 1,400 coaches will come in. Two weeks ago I was in a yard in Los Angeles, and I counted 96 Renaissance parked, and 160 coaches parked with Coach U.S.A. There was nowhere to put them. Do you think those coaches would not be in here if deregulation came? They will come in here in the summertime and pick off all the lucrative

pouvoir de les exploiter, nous n'avons aucune objection à cela. Si nous ne pouvons pas démontrer qu'il existe un besoin et que nous sommes incapables de convaincre les gens qui occupent les postes de décision qu'il y a un besoin d'autocars supplémentaires, alors peut-être que nous ne devrions pas avoir de permis.

La déréglementation aurait certaines conséquences. J'ai vécu la déréglementation à Terre-Neuve quand je travaillais avec les équipes de ligne du CN et j'ai vu ce qui s'est passé. Dans un monde déréglementé, personne ne dirait que l'exploitant doit desservir un petit hameau où il y aurait peut-être un voyageur par semaine. Ce sont pourtant des endroits qui sont actuellement desservis par beaucoup de transporteurs. Les exploitants dirigeront plutôt leurs autocars vers des marchés plus lucratifs qui sont déjà desservis par les compagnies dont nous parlons ici aujourd'hui. Ce qui est malheureux, c'est qu'avec la déréglementation, beaucoup de liaisons régulières seront très rapidement modifiées. On ne peut pas s'attendre à ce que les grandes entreprises desservent les petites localités et laissent les nouveaux arrivants choisir les destinations les plus intéressantes, faire de l'écramage, comme nous disons. Si la déréglementation est ce qui nous attend, ce sera critique pour des endroits comme la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. Dans le triangle du Canada central, les conséquences seront probablement moins importantes parce que la population est plus dense.

À Terre-Neuve, nous posons la question: «Que peut faire Mme Magilicutt, de Stephenville, quand le seul hôpital où elle peut aller est à St. John's; le seul endroit où elle peut consulter un ophtalmologiste, c'est St. John's; et le seul endroit où elle peut voir un orthodontiste, c'est encore St. John's?» Actuellement, nous desservons régulièrement Stephenville. Si la déréglementation est appliquée à Terre-Neuve, nous n'irons plus à Stephenville. Dans ce cas, comment Mme Magilicutt et les 10 000 autres personnes comme elle à Terre-Neuve pourront-elles aller à St. John's? Je suis certain que ce sera la même chose en Nouvelle-Écosse. Tout le monde voudra rouler sur la grande route entre Sydney et Halifax ou le long des grands axes de population. Avec la déréglementation, je peux vous assurer que les régions rurales de toutes les provinces, surtout dans l'est du Canada, seront durement touchées. Le service qu'elles ont actuellement ne sera plus disponible. Le service ne sera pas diminué; il disparaîtra purement et simplement. Personne ne va acheter un autocar pour aller ramasser sept jours sur sept quelqu'un dans un petit village éloigné. Nous allons maintenant dans beaucoup d'endroits qui nous coûtent de l'argent, mais cela fait partie de notre service régulier. Nous l'acceptons. Cependant, si jamais il y a déréglementation, nous n'irons plus dans ces endroits.

L'autre aspect de la déréglementation, c'est que nous dépendons de l'achalandage d'été pour compenser l'exploitation de nos liaisons régulières en hiver. Si la déréglementation entre en vigueur, les compagnies comme Coach U.S.A. et d'autres, qui ont 1 000 ou 1 400 autocars, viendront chez nous. Il y a deux semaines, j'étais dans une gare routière de Los Angeles où j'ai compté 96 autocars Renaissance qui étaient stationnés, et 160 autres de Coach U.S.A. On n'avait nulle part où les mettre. Croyez-vous que ces autocars ne viendraient pas ici si la

summer trade, the tours, the charters, and all those things. Come October, they will be gone. What will be left here then? Do not think that companies like DRL and the bigger companies will keep coaches running all winter long and run line haul services for the public in these areas when the U.S. multinationals will come in and take all the cream in the summertime. Deregulation will let them in. There will be no way of stopping them. Once they get in, we will be here. We will not be able to afford to be here, and we are not going to want to be here.

We are all in business to serve the people, and we do the best we can, but we are definitely in business to make money as well. If you take away our ability to make money in the summertime to offset our expenses in the wintertime, we will just not be here. I speak solely for DRL. Others have to speak for themselves, of course.

In Newfoundland, with CN road cruiser, we were buying two new coaches every year. We never bought a new coach when they deregulated. Currently we run a line haul operation in Newfoundland. The only new coaches that we put in Newfoundland are for our line haul operation because that is the only place that we have confidence that we are going to be. We are protected. We know that we are going to be there, and we know that nobody else is coming in.

We also have new coaches in Nova Scotia because we are protected in Nova Scotia under the regulation. If we have tours or charters in Newfoundland in the summertime we send coaches out of Nova Scotia. That is what everybody does. For the most part, the coaches in Newfoundland, with the exception of the three that we keep in Newfoundland for line haul operation, are all older coaches. Some are 18 to 20 years old. I am not saying that they are not in good shape. I am not saying that they are not maintained. I am talking about DRL and all the other operators. When deregulation happened in Newfoundland, everybody who could buy a coach bought one. They brought those into Newfoundland. With deregulation, the inspection procedure is not quite as stringent. All you have to do is prove fitness. There is no actual inspection by an inspector unless you are pulled over at a roadside stop.

In our tour business, we had 22 coaches to look after. We did not need so many for the line haul, but we need them over the Christmas period. We used those 22 coaches during mid-term breaks and when the university closed, and on the first of July weekend and other holidays. We made money on the tour and charter side, and that gave us the ability to keep those coaches here.

déréglementation était adoptée? Ils viendront chez nous en été pour s'emparer de tout l'achalandage d'été lucratif, les voyages organisés et tout le reste. En octobre, ils disparaîtront. Que nous restera-t-il alors? N'allez pas croire que des compagnies comme DRL et les compagnies plus importantes garderont des autocars sur la route tout l'hiver et continueront d'offrir des services de transport réguliers sur longue distance pour le grand public dans ces régions, quand les multinationales américaines viendront s'emparer de tout le marché lucratif en été. La déréglementation leur permettra de venir. Il n'y aura aucun moyen de les en empêcher. Une fois qu'ils seront sur place, nous ne pourrons plus nous permettre d'être présents et nous ne le voudrions plus.

Nous sommes tous en affaires pour servir les gens, et nous faisons de notre mieux, mais il est certain que nous sommes aussi en affaires pour faire de l'argent. Si vous nous enlevez notre capacité de faire de l'argent en été pour compenser nos dépenses en hiver, nous fermerons tout simplement nos portes. Je parle uniquement au nom de DRL. Les autres devront bien sûr énoncer leur propre position.

À Terre-Neuve, avec le service routier «road cruiser» du CN, nous achetions deux nouveaux autocars chaque année. Nous n'avons plus jamais acheté un seul autocar neuf après la déréglementation. À l'heure actuelle, nous avons un service de transport interurbain à Terre-Neuve. Les seuls nouveaux autocars que nous avons mis en service à Terre-Neuve sont destinés à notre service de transport de ligne, parce que c'est le seul endroit où nous avons confiance de pouvoir être présents. Nous sommes protégés. Nous savons que nous serons présents et nous savons que personne d'autre ne viendra nous concurrencer.

Nous avons aussi de nouveaux autocars en Nouvelle-Écosse parce que nous sommes protégés par le règlement en Nouvelle-Écosse. Si nous avons des voyages organisés ou des nolisements à Terre-Neuve en été, nous y envoyons des autocars à partir de la Nouvelle-Écosse. C'est ce que tout le monde fait. Pour l'essentiel, les autocars de Terre-Neuve, à l'exception des trois que nous gardons sur place pour le service régulier, sont de vieux autocars. Certains ont 18 ou 20 ans. Je ne dis pas qu'ils ne sont pas en bon état. Je ne dis pas qu'ils ne sont pas entretenus. Je parle de DRL et de tous les autres exploitants. Quand la déréglementation a été appliquée à Terre-Neuve, tous ceux qui pouvaient acheter un autocar en ont acheté un. Ils les ont amenés à Terre-Neuve. Avec la déréglementation, la procédure d'inspection n'est pas aussi rigoureuse. Il suffit simplement de prouver le bon état général. Il n'y a pas vraiment d'inspection par un inspecteur, à moins qu'on se fasse arrêter à un poste d'inspection sur la route.

Dans notre secteur des voyages organisés, nous avons un parc de 22 autocars. Nous n'avions pas besoin d'un aussi grand nombre d'autocars pour le service régulier, mais nous en avions besoin pendant la période de Noël. Nous utilisions ces 22 autocars pendant les relâches de mi-trimestre et à la fermeture de l'université, et aussi pour le week-end du 1er juillet et d'autres congés fériés. Nous faisons de l'argent dans le secteur des circuits touristiques et des nolisements, et cela nous permettait de conserver des autocars sur place.



When we had two coaches here, one down in Stephenville, three somewhere else, four somewhere else, and others all over the island, \$25,000 to \$30,000 worth of coaches, then these guys were going out and offering tour and charter prices that we could not match. They were driving the coaches themselves. They were maintaining the coaches themselves. We were still operating with uniformed drivers, CN contracts, and all the things that go with being part of an established company. We could not compete with their \$450 or \$500 days.

Why would you buy new equipment if you are just going to park it and hope that you get a charter if somebody else refuses it? That is what deregulation did in Newfoundland. We no longer bought new coaches. We went into a refurbishing mode, that is, taking older coaches and rebuilding them. We did those things because we did not have the confidence to buy new coaches. Deregulation gave us absolutely no confidence in the marketplace.

We fear that, if Nova Scotia or any other part of Canada is deregulated, it will be unfeasible for us to buy new coaches. If you do not have confidence, why would you buy new coaches at \$500,000 or \$550,000 each to park them against the wall just in case something comes up? You have to be able to use them, to market them, and you certainly have to be able to pay for them. If you do not pay for them at the end of the month, they are gone. They take them back.

Deregulation will put at risk what we already have. It will make it easier for anybody who owns a coach to be in the business. There may be 500 coaches in Nova Scotia, but they will not be there forever. They may be there the first year, but in the second year there will not be 500. By the third or fourth year, there will be none here because they will not be making money. Line haul as we now know it will be over.

As for scheduled service, who will operate a scheduled service? Nobody will do that when everybody can cherry pick the lucrative runs and leave the rest for us to operate. It is not going to happen.

Look at what happened to the fishery in Newfoundland. I am a Newfoundlander.

**Senator Oliver:** Is most of your business in Newfoundland now?

**Mr. Harding:** No, I would say that 75 to 80 per cent of our revenue is generated in Nova Scotia. With deregulation, there is no business in Newfoundland. We are not going to make major capital investments in Newfoundland. What for? We could put a new coach in there and some guy could come in and offer a charter for \$450 or \$500. You cannot put a new coach on the road for \$500 a day. It is impossible. If you take a \$10,000 lease on a new coach for a month, it is the same as having a mortgage. Divide that by 30 days. Your coach has to pull in \$800 a day for 20 days to break even. The 21st day is the first day you make a

Quand nous avons deux autocars ici, un à Stephenville, trois ailleurs, quatre encore ailleurs et d'autres encore un peu partout dans l'île, des autocars d'une valeur de 25 000 \$ à 30 000 \$, alors ces gens-là sont venus offrir des voyages organisés et des nolisements à des prix qui étaient hors de notre portée. Ils conduisaient les autocars eux-mêmes. Ils en faisaient l'entretien eux-mêmes. Nous continuions de fonctionner avec des chauffeurs en uniforme, des contrats du CN, et tout le reste, tout ce qui fait partie des obligations d'une compagnie établie. Nous ne pouvions pas concurrencer leurs journées à 450 \$ ou 500 \$.

Pourquoi achèterait-on du matériel neuf si l'on doit ensuite se contenter de le stationner et espérer obtenir un contrat de voyage organisé à condition que quelqu'un d'autre l'ait refusé? C'est ce que la déréglementation nous a apporté à Terre-Neuve. Nous avons cessé d'acheter de nouveaux autocars. Nous avons commencé à prendre de vieux autocars pour les remettre à neuf. Nous avons fait cela parce que nous n'avions plus suffisamment confiance pour acheter de nouveaux autocars. La déréglementation nous a enlevé toute confiance dans les possibilités offertes par le marché.

Nous craignons que si la déréglementation est appliquée à Terre-Neuve ou n'importe où ailleurs au Canada, ce ne sera plus possible pour nous d'acheter des autocars neufs. Quand on n'a pas confiance, pourquoi achèterait-on des autocars neufs à 500 000 \$ ou 550 000 \$ chacun pour les stationner ensuite, en espérant avoir l'occasion de les utiliser? Il faut être capable de les mettre sur la route, de les rentabiliser, et il est certain qu'il faut être capable de les payer. Si on ne les paie pas à la fin du mois, on les perd, on ne les a plus.

La déréglementation mettra en péril ce que nous avons déjà. Il deviendra plus facile pour quiconque possède un autocar de se lancer en affaires. Il y a peut-être 500 autocars en Nouvelle-Écosse, mais ils ne seront pas là à tout jamais. Ils seront peut-être présents la première année, mais dès la deuxième année, il n'y en aura plus 500. Dès la troisième ou la quatrième année, il n'y en aura plus un seul ici parce qu'il n'y aura plus d'argent à faire. Le transport de ligne tel que nous le connaissons n'existera plus.

Quant au service régulier, qui donc va exploiter un service régulier? Personne ne va le faire si n'importe qui peut choisir d'exploiter les lignes les plus lucratives et nous laisser le reste. Cela n'arrivera pas.

Voyez ce qui est arrivé dans le secteur de la pêche à Terre-Neuve. Je suis Terre-Neuvien.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce que vos activités sont surtout concentrées à Terre-Neuve, aujourd'hui?

**M. Harding:** Non, je dirais que de 75 à 80 p. 100 de notre chiffre d'affaires vient de Nouvelle-Écosse. Avec la déréglementation, il n'y a pas d'occasions d'affaires à Terre-Neuve. Nous n'allons pas faire d'importants investissements en capital à Terre-Neuve. Pourquoi faire? Nous pourrions avoir un autocar neuf là-bas, mais quelqu'un pourrait venir offrir un affrètement à 450 \$ ou 500 \$. On ne peut pas mettre un autocar neuf sur la route à 500 \$ par jour. C'est impossible. Si on loue un autocar neuf à 10 000 \$ par mois, c'est comme avoir une hypothèque. Divisez cela par 30 jours.

dollar. The other guys are offering lower rates because it does not matter to them. A new coach matters only matters to the big tour operators. They demand coaches that are five years or three years old or newer, and they are willing to pay for new coaches. However, it is for summer work that we put the new coaches on the road. Those coaches are off the road in the winter.

If we lose the our summer work to these tour companies because of deregulation and multinationals coming and taking over, we will not have new coaches here in the wintertime either, and neither will anybody else. We won't be able to afford it.

Deregulation to us is a very strong point. We support regulation.

Our quota is related to people. That is what we are out there to catch. The quota in the fishery is related to how many fish are out there. When the last pound of fish was caught, they turned around and gave everybody a licence, so they made sure that the people who were in the fishery made enough to sustain their boats, their nets and their livelihood. Regulation does that for us. Regulation has given us the ability to be competitive. It has given us the ability to stay in business.

I cannot make a stronger case for regulation than to tell you what I saw happen in Newfoundland. I would hate to see that happen in Nova Scotia. I would hate to see that happen anywhere else in Canada. I think Ontario has realized that deregulation was not the way to go and they have started to regulate again. The province of Newfoundland is struggling with deregulation. They do not know how to handle it. They deregulated when people had bought equipment. It is now deregulated, so and how do they get back in?

The only part of Newfoundland that is regulated is the corridor, as they call it, and 15 kilometres on either side of the corridor. However, they cannot enforce it. If a person goes down in one of the small communities and picks up a van load of people, they are not supposed to drive on the corridor but they drive all the way into St. John's with those people.

Once you open the floodgates, there is no way of closing them. Once you deregulate, it is wide open. It is over. I am sure that the summer work will be gone, and I am sure the winter work will be up for grabs. Within three or four years, there will be very little, if any, bus service in Eastern Canada. There is no question that it will be maintained in the golden triangle, because of the population there. Everybody will make a living, but they will not make a living in the smaller centres. They will not make a living in Eastern Canada.

L'autocar doit rapporter 800 \$ par jour pendant 20 jours pour rentrer dans ses frais. Le 21<sup>e</sup> jour, on commence à faire du profit. Les autres types offrent des tarifs plus bas parce que cela leur importe peu. Un autocar neuf, c'est important seulement pour les voyageurs qui exploitent le circuit touristique. Ils exigent des autocars qui n'ont pas plus que trois ou cinq ans et ils sont prêts à payer pour avoir des autocars neufs. Par contre, c'est en été que nous mettons les autocars neufs sur la route. Ces autocars-là ne sortent pas de l'hiver.

Si nous perdons l'achalandage d'été au profit des voyageurs à cause de la déréglementation et si les multinationales viennent prendre le relais, nous n'aurons plus d'autocars neufs ici en hiver non plus et plus personne n'en aura. Nous ne pourrions plus nous le permettre.

La déréglementation, pour nous, c'est un aspect très important. Nous appuyons la réglementation.

Notre quota est lié au nombre de personnes. Nos prises, ce sont les voyageurs. Dans les pêches, le quota est fixé en quantités de poissons que l'on peut pêcher. Quand le dernier poisson a été pris, ils ont donné des permis à tout le monde, pour s'assurer que tous ceux qui travaillaient dans le secteur de la pêche fassent assez d'argent pour rentabiliser leurs bateaux, leurs filets et avoir un gagne-pain. C'est ce que la réglementation représente pour nous. La réglementation nous a donné la possibilité d'être compétitifs. Elle nous a donné la capacité de rester en affaires.

Je ne peux pas plaider la cause de la réglementation avec plus d'éloquence qu'en vous disant ce que j'ai vu arriver à Terre-Neuve. Je détesterais que la même chose arrive en Nouvelle-Écosse. Je détesterais que cela arrive n'importe où au Canada. Je pense que l'Ontario s'est rendu compte que la déréglementation n'était pas la solution et ils ont recommencé à réglementer. La province de Terre-Neuve se débat avec la déréglementation. Ils ne savent pas comment s'y prendre. Ils ont déréglementé alors que les gens avaient acheté du matériel. C'est maintenant déréglementé, alors comment peut-on revenir à la situation antérieure?

Le seul secteur de Terre-Neuve qui est réglementé, c'est le corridor, comme on l'appelle, et les 15 kilomètres situés de part et d'autre du corridor. Toutefois, ils sont incapables de faire respecter cela. Si quelqu'un va dans un petit village pour ramasser une poignée de voyageurs, ils ne sont pas censés emprunter ensuite la route qui traverse le corridor, mais ils le font et vont jusqu'à St. John's pour conduire ces voyageurs.

Une fois qu'on ouvre la porte toute grande, il n'y a plus moyen de la refermer. Une fois qu'on déréglemente, c'est grand ouvert. C'est fini. Je suis sûr que l'achalandage d'été disparaîtra, et je suis sûr que le travail d'hiver sera à prendre. Dans trois ou quatre ans, il ne restera que très peu de services d'autobus dans l'Est du Canada, sinon même pas du tout. Il n'y a aucun doute que ce sera maintenu dans le triangle d'or, parce que c'est là qu'est la population. Chacun gagnera sa vie, mais il sera impossible de gagner de l'argent dans les plus petites localités. On ne pourra pas gagner sa vie dans l'Est du Canada.



How do we get people back on the motorcoach? At the risk of sounding very critical, I think the federal government should look at itself in the mirror. When I was with CN, I saw subsidies come and go. VIA Rail has \$500 million or \$600 million for capital purchases. How much money was given to the motorcoach businesses for capital purchases? Nothing. VIA Rail received subsidies to improve the roadbed, through CN. I know they operated over CN tracks. Can you imagine the subsidies that went into CN? I can tell you about some that went into Newfoundland. The amounts are astronomical. They were getting indirect subsidies. They received operational subsidies. They can put on specials because if they lose money it will be picked up by the feds. If we put on a special and we lose money, we have to get a loan.

As for the airline industry, I can catch two flights out of St. John's. One leaves at ten o'clock in the morning and the other one leaves at 10:30. One is with Tango. The plane has an Air Canada symbol on the tail of it. The people on the plane wear Air Canada insignia. Instead of getting a cookie, I get a bag of nuts and a pop. That is the only difference. A seat on the one that leaves at ten o'clock costs \$189. A seat on the other one costs \$830. It leaves at 10:30. How much does it cost? Is it \$830 or is it \$189? It does not matter. At the end there may be \$100 million dollars lost and right now the government is giving it to them.

How much are they giving the motorcoach industry? Nothing. They give us nothing. If you want to get people back on the bus, make it a level playing field. If it costs \$1,000 to buy a plane ticket, it costs \$1,000. If it costs \$80 for a bus ticket, it costs \$80. If it costs \$200 to get on VIA, it costs \$200. You know where your people are going to be. When people are not travelling on business, money does matter to them. They are going to be on the bus. Do you want to know how to get them back on? Make it a level playing field. Subsidize everybody to the same tune.

I sat in on a meeting a little while ago, and a lady told me that she cannot compete with us with her 7-passenger bus. I asked her, "How much per seat does your bus cost you?" I told her that I thought that her bus for eight paying passengers cost about \$30,000. That is about \$4,000 a seat, give or take. I said we get 50 people on a \$550,000 coach. How much is that a seat? I told her I put more into every seat on my bus than you do on your little bus. The difference is my bus is parked four months out of the year and your bus runs every day with passengers. If you do not have passengers, you do not run the bus. If it takes you two people to break even and you do not get two, you do not run. We put our bus on in the morning at 7:30 out of St. John's and if nobody gets on it, we still run all the way to Port aux Basques. We are on a schedule. All the bus companies and all the operators are doing the same thing. Deregulation will stop that. I will not have the run. I will only run when I can make money, the same as everyone else.

Comment inciter les gens à reprendre l'autocar? Au risque d'avoir l'air très critique, je suggérerais au gouvernement fédéral de se regarder dans la glace. Lorsque je travaillais pour le CN, un jour il y avait des subventions et le lendemain il n'y en avait plus. VIA Rail a reçu 500 ou 600 millions de dollars pour s'équiper. Combien d'argent a été donné aux compagnies d'autocars pour s'équiper? Rien. VIA Rail a reçu des subventions pour améliorer les voies, par le biais du CN. Je sais que ses trains roulent sur les voies du CN. Avez-vous une idée des subventions qui ont été versées au CN? J'en sais un peu sur ce qui s'est passé à Terre-Neuve. Les sommes étaient astronomiques. Ils ont reçu des subventions indirectes. Ils ont touché des subventions d'exploitation. Ils peuvent offrir des tarifs spéciaux, s'ils perdent de l'argent c'est le fédéral qui paie. Nous, si nous offrons un tarif spécial et qu'on y perd de l'argent, on n'a plus qu'à emprunter.

Pour ce qui est de l'industrie aérienne, j'ai deux vols au départ de St. John's. Il y en a un qui part à 10 h et l'autre à 10 h 30. Le premier c'est un vol Tango. Sur son aileron arrière il y a le symbole d'Air Canada. Le personnel navigant porte l'insigne d'Air Canada. Au lieu d'avoir un gâteau sec, on me donne un sac de cacahuètes et une boisson gazeuse. C'est la seule différence. Une place sur celui de 10 h coûte 189 \$. Une place sur l'autre coûte 830 \$. Il part à 10 h 30. Combien ça coûte? 830 \$ ou 189 \$? Peu importe. L'exercice se soldera peut-être par une perte de 100 millions de dollars mais pour le moment le gouvernement les leur donne.

Combien donne-t-il aux compagnies d'autocars? Rien. Il ne nous donne rien. Si vous voulez que les gens reprennent l'autocar, il faut que les règles soient les mêmes pour tout le monde. S'il faut 1 000 \$ pour acheter un billet d'avion, le coût est de 1 000 \$. S'il faut 80 \$ pour acheter un billet d'autocar, le coût est de 80 \$. S'il faut 200 \$ pour prendre VIA, le coût est de 200 \$. Pas difficile de savoir ce que choisiront les clients. Lorsque les gens ne voyagent pas pour leur travail, l'argent compte. Ils prendront l'autocar. Vous voulez savoir comment les inciter à reprendre l'autocar? Faites en sorte que les règles soient les mêmes pour tout le monde. Accordez les mêmes subventions à tout le monde.

J'ai participé à une réunion il y a quelque temps où une dame m'a dit qu'elle ne pouvait pas rivaliser avec nous avec son minibus à sept places. Je lui ai demandé: «Combien vous coûte votre minibus par siège?» Je lui ai dit que d'après moi le coût de son minibus pour huit passagers payants était d'environ 30 000 \$. Cela fait 4 000 \$ par siège, grosso modo. Je lui ai dit que dans nos autocars à 550 000 \$, il y avait 50 places. Combien est-ce que cela fait par passager? Je lui ai dit que chaque place dans mon autocar coûtait plus cher que dans son petit minibus. La différence, c'est que mon autocar ne roule pas pendant quatre mois de l'année alors que votre minibus roule tous les jours avec des passagers. Si vous n'avez pas de passagers, vous ne partez pas. S'il vous faut deux passagers pour amortir vos coûts et que vous n'en avez pas deux, vous ne partez pas. Notre car, lui, part tous les matins à 7 h 30 de St. John's et même si personne ne monte à bord, il va quand même jusqu'à Port aux Basques. Nous avons un horaire à respecter. Tous les autocaristes d'autocars et tous les exploitants

We have made substantial investments in Nova Scotia. We want to be in Nova Scotia. We have 100 new school buses in Nova Scotia that we just started to run 18 months ago. We made that substantial investment. We have coaches here. We are looking at properties here. We have expanded into stores here. Our base, though, is our motorcoach operation. Deregulation will chase us out of Nova Scotia. There is no question in our minds that deregulation will hurt the people of Nova Scotia and the people of Eastern Canada. It is going to put the people of Nova Scotia in a similar situation to the travellers in Newfoundland.

In 1985 through to 1989, passenger counts in Newfoundland were about 50 per cent. Through the 1990s to now it has been about the same. It is up one year, and down a bit the next. It may be up a little bit this year, but not enough to encourage us to go out and buy a new Cadillac or anything. It fluctuates a little bit.

Through the mid-1980s into the 1990s, there were many reasons for passengers to leave. It was not because we priced ourselves out of the market. Newfoundland changed the school-leaving age. Kids had to go on to Grade 12. Instead of the kids going to university at age 16 and running home to momma every weekend, they now go at age 18. They don't want to go home. They want to go down to George Street.

Then they combined first and second year university and all the trade schools, so it was older kids coming in. Through that period of time, there was a flush of federal money and we paved every road in Newfoundland. The students, because they were older, were driving to school. There were many reasons why we lost passengers.

All winter, the car rental companies were offering rental for \$50 weekend — pick it up at three o'clock on Friday afternoon and return it at eight o'clock on Monday morning. A student going to Grand Falls can rent a car for \$50 and get four of his buddies to pay \$25 each. That student would make \$25. He could go home with that brand new car and drive his girlfriend around all weekend and have \$25 to spend on her. What is wrong with that? Where did the passengers go? You could see strings of cars going out on a Friday afternoon. You go around to the car dealerships and there would not be a car there.

Then the fishery collapsed in Newfoundland and ma and pa were getting all kinds of good money out of the federal government. They had nothing to do, so they were driving in. It was a great chance to go to St. John's, do a bit of shopping, look in the big stores. They would come in and pick Janey up and take her home, and they would bring her back again on Sunday. Where did the passengers go? That is where they went.

font la même chose. Avec la déréglementation, ce sera fini. Je n'aurai plus à partir à vide. Je roulerai uniquement quand je pourrai gagner de l'argent, comme tout le monde.

Nous avons fait des investissements considérables en Nouvelle-Écosse. Nous voulons être sur le marché de la Nouvelle-Écosse. Nous avons acheté 100 autobus scolaires neufs pour lancer un service de transport scolaire il y a tout juste 18 mois. C'est un investissement considérable. Nous avons un parc d'autocars. Nous nous lançons dans l'immobilier. Nous nous sommes lancés dans le commerce. Il reste que notre activité principale, ce sont les autocars. La déréglementation nous chassera de la Nouvelle-Écosse. Il est incontestable que la déréglementation n'apportera rien de bon à la population de Nouvelle-Écosse et à la population de l'Est du Canada. La population de la Nouvelle-Écosse se retrouvera dans une situation analogue à celle de Terre-Neuve.

De 1985 à 1989, l'achalandage à Terre-Neuve se situait autour de 50 p. 100. Du début des années 90 à aujourd'hui il est resté à peu près le même. Un peu plus une année et un peu moins l'année suivante. Il y en aura peut-être un peu plus cette année, mais pas suffisamment pour nous encourager à acheter un modèle dernier cri. Les chiffres fluctuent.

Du milieu des années 80 au début des années 90, il y a eu de nombreuses raisons à la diminution de notre clientèle. Ce n'est pas parce que nous coûtions trop cher. Terre-Neuve a changé la limite d'âge de scolarité obligatoire. Le gouvernement a repoussé cette limite à la 12<sup>e</sup> année. Les jeunes au lieu de partir à l'université à 16 ans et de revenir dans les jupons de maman tous les week-ends, y vont maintenant à 18 ans. Ils n'ont pas envie de rentrer à la maison. Ils préfèrent aller faire un tour sur George Street.

Ensuite ils ont combiné la première et la deuxième année d'université et toutes les écoles professionnelles, et la clientèle a vieilli encore. Pendant toute cette période, l'argent fédéral a coulé à flot et nous avons pavé toutes les routes de Terre-Neuve. Les étudiants, comme ils étaient plus vieux et en âge de conduire, ont commencé à se rendre à l'école par leurs propres moyens. Il y a eu toutes sortes de raisons qui nous ont fait perdre nos clients.

Pendant tout l'hiver, les compagnies de location de voitures offraient des week-ends à 50 \$ — de 3 h de l'après-midi le vendredi à 8 h du matin le lundi. Un étudiant allant à Grand Falls peut louer une voiture pour 50 \$ et demander à quatre de ses copains de payer chacun 25 \$. Ça lui rapporte 25 \$. Il peut rentrer chez lui avec une voiture toute neuve et promener sa petite amie pendant tout le week-end avec les 25 \$ en poche qu'il a gagnés. Qu'y a-t-il de mal à ça? Où étaient passés nos passagers? On pouvait voir passer des files et des files de voitures le vendredi après-midi. Chez les concessionnaires, il n'y avait plus une voiture.

Ensuite il y a eu la crise de la pêche à Terre-Neuve et maman et papa ont reçu toutes sortes de subventions du gouvernement fédéral. Ils n'avaient rien à faire et sont donc partis se promener en voiture. C'était l'occasion ou jamais d'aller à St John's, de faire un peu les grands magasins. Ils en profitaient pour aller chercher Janey et la ramener à la maison puis la reconduire le dimanche. Où étaient passés nos passagers? Là.



Pricing might have had something to do with it. The pricing is not that much greater now than it was then. It has increased, no question. However, we did not chase the passengers away.

Then there were the "free" airfares as I call them. It was \$99 return. I could give away every seat I have on the bus tomorrow morning if I could turn around at the end of the month and send the federal government a bill. I would love to do that. I would have all my buses full. I would have all new buses too. Everybody who would want to get on could get on. However, we are playing in the field where, if you don't make money, you are out of business.

The bigger operators will survive because they have more money coming in from different areas. If I have three buses and all I am doing is a charter every now and then, I cannot compete with a company that has 70 buses and does charter work, line haul, tours and everything else. That is not because they want to, it is because, if you want to stay in business today, you have to have many functions and money coming in from all sources. If somebody else is taking some of your money, you have not got it.

**The Chairman:** Your main recommendation, I suppose, would be not to deregulate.

**Mr. Harding:** I would think you would assume that.

**Mr. Forrestall:** Do you have any other complaints?

**Mr. Harding:** I do not have any complaints. I just want to be deregulated. I want to stay in business. I want to stay working.

**The Chairman:** We hope you will.

**Mr. Harding:** I want Eastern Canada to be looked after.

**The Chairman:** We have not reached to any conclusions yet.

**Mr. Harding:** That is why I am here.

**The Chairman:** It will take a while before we make our recommendations.

**Mr. Harding:** I would like to see that in the next 20 years.

**The Chairman:** You said that you have a licence from Ontario.

**Mr. Harding:** We have bought out two companies in Ontario.

**The Chairman:** Was it difficult to get a licence in Ontario?

**Mr. Harding:** Those licences were from an existing company. We applied for a licence in Ontario and, while we were waiting for a response, a small company came up with eight licences, and we bought it. Another guy who had applied a year before got some licences but he had no buses, and he had no money to buy buses. We bought out his operation, and then we got our own licence. We really did not have to spend the money in the long term, but in the short term we had to protect what we wanted to do. We operated a lot of tours out of Newfoundland, terminating in Ontario. We had to have pick up and drop off rights in order to continue to do the things we were doing. We were protecting our

Les tarifs ont peut-être eu une influence. Nos tarifs ne sont pas beaucoup plus élevés qu'ils ne l'étaient alors. Ils ont augmenté, c'est certain. Cependant, pas au point de chasser nos clients.

Ensuite il y a eu les billets d'avion «gratuits», comme je les appelle. L'aller-retour coûtait 99 \$. Je pourrais céder à bon prix tous les sièges que j'ai dans mon autocar demain matin si à la fin du mois je pouvais facturer le gouvernement fédéral. Ça me paierait énormément. Tous mes autocars seraient pleins. Tous mes autocars seraient aussi neufs. Tous ceux qui voudraient les prendre les prendraient. Oui, mais chez nous, sans bénéfice, pas de compagnie.

Les plus grosses compagnies survivront parce que leurs sources de revenu sont plus diversifiées. Si je n'ai que trois autocars et que tout ce que je fais c'est du nolisé de temps à autre, je ne peux pas rivaliser avec une compagnie qui a 70 autocars et qui offre des services nolisés, des services à horaire, des voyages organisés, toute la panoplie. Ce n'est pas parce qu'ils le veulent, c'est parce que pour survivre aujourd'hui il faut offrir toutes sortes de services et diversifier ses sources de revenu. Si quelqu'un d'autre mord sur une part de votre marché, vous ne la revoyez plus.

**La présidente:** Je suppose que votre principale recommandation est de ne pas déréglementer.

**M. Harding:** C'est juste.

**M. Forrestall:** Avez-vous d'autres plaintes?

**M. Harding:** Je n'ai pas de plaintes. Je ne veux pas être déréglementé. Je ne veux pas perdre mon travail. Je veux continuer à travailler.

**La présidente:** C'est ce que nous espérons pour vous.

**M. Harding:** Je veux qu'on s'occupe de l'Est du Canada.

**La présidente:** Nous n'avons pas encore abouti à quelque conclusion que ce soit.

**M. Harding:** C'est pourquoi je suis là.

**La présidente:** Il faudra attendre encore un certain temps avant que nous fassions nos recommandations.

**M. Harding:** J'aimerais voir quelque chose avant 20 ans.

**La présidente:** Vous avez dit avoir une licence ontarienne.

**M. Harding:** Nous avons racheté deux compagnies de l'Ontario.

**La présidente:** Vous a-t-il été difficile d'obtenir une licence de l'Ontario?

**M. Harding:** C'était les licences d'une compagnie existante. Nous avons fait une demande de licence en Ontario et pendant que nous attendions une réponse, une petite compagnie avec huit licences a été mise en vente et nous l'avons achetée. Un autre type qui avait fait une demande une année avant a obtenu un certain nombre de licences mais il n'avait pas d'autocars, et il n'avait pas d'argent pour acheter des autocars. Nous lui avons acheté sa compagnie et nous avons obtenu notre propre licence. À long terme, ce n'était pas vraiment nécessaire de dépenser cet argent, mais à court terme il nous fallait protéger ce que nous voulions faire. Nous avions beaucoup de circuits organisés à partir de

rear end, and I guess we spent money that we maybe did not have to. We did not spend \$100,000 like some other people do. We are not rich. It is only a certain cult on P.E.I. that has that kind of money. I think they get it from the federal subsidies on potatoes.

**The Chairman:** You are not against safety regulations.

**Mr. Harding:** I am the safest person in the world. I really support safety.

**The Chairman:** What about economic regulations?

**Mr. Harding:** I support those too, all the regulations.

**The Chairman:** That is what I wanted you to say. Are the differences between the provincial bus regimes detrimental to the industry?

**Mr. Harding:** You mean in regards to specific compliance?

**The Chairman:** In different provinces, yes.

**Mr. Harding:** You mean the safety compliance?

**The Chairman:** No, no, the economic aspect. It can vary from one province to another.

**Mr. Harding:** Yes, it does. The economic environment in Nova Scotia in regard to the motorcoach industry means that you can make investments here because you have confidence. You are protected. In Newfoundland, there is no way you can spend a lot of money to procure new coaches because there is absolutely no protection. If somebody wants to come in tomorrow morning and put 10 coaches in Newfoundland, they can. If Coach Canada wants to come down next summer and put 30 coaches in Newfoundland, they can. They cannot do it in Nova Scotia. Basically, if deregulation comes to Nova Scotia, it will cost Nova Scotians. Nova Scotians will lose jobs. All the people who are working with us and the other operators here will not have jobs because of the operator from outside. Their buses and their drivers will come in and they will be gone come October when it dries up. In Newfoundland it is wide open. It is really difficult to operate in Newfoundland because of the one-horse barn that operates himself, drives himself, washes the bus himself. It is difficult to compete. In Nova Scotia we are on a level playing field in that regard.

**The Chairman:** Are the differences detrimental to the travelling public?

**Mr. Harding:** I do not think so. I can argue both sides of it. If you had deregulation here, you could probably get someone to run a charter for \$500, but they will be doing it on a 20-year old

Terre-Neuve qui se terminaient en Ontario. Il nous fallait des droits de ramassage pour continuer à faire ce que nous faisons. Nous voulions protéger nos arrières et il est possible que nous ayons dépensé de l'argent qu'il n'était pas nécessaire de dépenser. Nous n'avons pas dépensé 100 000 \$ comme d'autres l'ont fait. Nous ne sommes pas riches. Il n'y a qu'une certaine secte à l'Île-du-Prince-Édouard qui a ce genre d'argent. Je crois qu'ils se servent des subventions versées par le fédéral pour la culture des pommes de terre.

**La présidente:** Vous n'êtes pas contre la réglementation de la sécurité.

**M. Harding:** Il n'y a pas plus prosécurité que moi dans le monde. Je suis à fond pour la sécurité.

**La présidente:** Et la réglementation économique?

**M. Harding:** Ça aussi. Je suis pour toutes les réglementations.

**La présidente:** C'est ce que je voulais vous entendre dire. Est-ce que les différences de régimes pour les autocars d'une province à l'autre désavantagent l'industrie?

**M. Harding:** Vous voulez parler des différences au niveau de certains règlements de conformité?

**La présidente:** Oui, d'une province à l'autre.

**M. Harding:** Vous voulez parler des règles de sécurité?

**La présidente:** Non, le côté économique. Cela peut varier d'une province à l'autre.

**M. Harding:** Oui, c'est vrai. L'environnement économique en Nouvelle-Écosse est tel que pour l'industrie du transport par autocar, on peut investir en toute confiance. La protection est là. À Terre-Neuve, il est impossible d'investir de larges sommes d'argent dans l'achat de nouveaux autocars car il n'y a absolument aucune protection. Si quelqu'un veut s'installer sur le marché demain matin et mettre 10 autocars sur les routes de Terre-Neuve, c'est tout à fait possible. Si Coach Canada veut venir s'installer l'été prochain et mettre trois autocars sur les routes de Terre-Neuve, il n'y a pas de problème. En Nouvelle-Écosse, c'est impossible. Si le marché est déréglementé en Nouvelle-Écosse, les Néo-Écossais y perdraient. Ce sont des Néo-Écossais qui perdront leur emploi. Tous ceux qui travaillent pour nous et pour les autres en Nouvelle-Écosse perdront leur emploi si une compagnie arrive de l'extérieur. Elle viendra avec ses autocars et ses chauffeurs et en octobre, à la fin de la saison, tout ce beau monde repartira. À Terre-Neuve c'est comme ça. Il est vraiment difficile de fonctionner à Terre-Neuve à cause de ces indépendants qui exploitent, conduisent et lavent eux-mêmes leur seul et unique autocar. La concurrence est farouche. En Nouvelle-Écosse, sur ce plan, les règles sont les mêmes pour tout le monde.

**La présidente:** Est-ce que ces différences désavantagent les voyageurs?

**M. Harding:** Je ne pense pas. Les deux hypothèses sont défendables. S'il y avait déréglementation en Nouvelle-Écosse, il serait probablement possible d'offrir un service nolisé pour 500 \$,



coach. Everybody has their tariffs, and you have to charge your tariff. There are people here in this room today who will make sure I charge my tariff. I would not dare mention anyone's name.

**The Chairman:** You are all friends.

**Mr. Harding:** They are not my friends.

**Senator Oliver:** I would like to know what is so unique about busing that the normal forces of the marketplace cannot come into play. For instance, if you want to have a hamburger, you can go out and there is Wendy's, and there is McDonald's. If you want to buy a car and you walk into any motor vehicle salesroom, you can choose between a Chev, a General Motors vehicle, a Ford, or a Toyota. They sales centres all in the same area, and they all compete directly against one another. They are making money. Why should need not be determined by the marketplace? Why should a regulator determine need?

**Mr. Harding:** Strange that you say that. When I was home over Christmas I looked for a new car. At every car dealership I went to, the cars were in the same price range, within \$50. Somebody within the organization is making sure the prices stay the same. As for the motorcoach industry, I do not have to have a \$550,000 coach. With deregulation, I do not have to run a scheduled line haul. Nobody does. If an operator wants to maintain a scheduled line haul operation in Atlantic Canada today, he has to have security in the summertime to be able to do the work that offsets some of the costs in the wintertime.

Very few line haul operations are stand-alone. Is a line haul operation one bus, once a day, each way? That is a line haul operation. That is a mandated operation. What happens when 400 people show up? What happen if 350 students show up on mid-term break? Do you take the first 50 and tell the others to go home and try again tomorrow? What happens then when you go to every stop across the island, and there are 36 of them, and you little old Mrs. Magilicuttty has just come up from 40 miles down the coast, on the road all night, and we pull in and say, "Sorry, Ms Magilicuttty, there is no room. Go back and try again tomorrow"? That is a deregulated atmosphere. Right now if we need four coaches, we put four coaches on. If we need seven coaches, we put seven coaches on. When we pull into Gander and Mrs. Magilicuttty is there and the driver calls in and says, "I do not have any seats for Mrs. Magilicuttty. What do I do?" You then ask, "Who is off on the count, and where? Get a taxi for Mrs. Magilicuttty and move her up to the next stop, our cost. When you get a seat, you put her on the bus." That is the regime we are in now. Do you think that would ever happen in a deregulated regime? Not a chance.

mais l'autocar aurait au minimum 20 ans. Tout le monde a son tarif et il faut faire payer son tarif. Il y a ici présents dans cette salle aujourd'hui des gens qui veillent à ce que je fasse payer mon tarif. Je me garderai bien de mentionner des noms.

**La présidente:** Vous êtes tous des amis.

**M. Harding:** Ce ne sont pas mes amis.

**Le sénateur Oliver:** J'aimerais savoir ce qu'il y a de si unique à propos du transport par autocar qui rend impossible le jeu des forces normales du marché. Par exemple, si vous voulez un hambourgeois, vous avez le choix entre Wendy et McDonald. Si vous voulez acheter une voiture, vous avez le choix entre une Chevrolet, de General Motors, une Ford ou une Toyota. Les concessionnaires sont toujours dans la même zone industrielle et ils sont en concurrence directe. Ils font quand même de l'argent. Pourquoi les besoins ne devraient-ils pas être déterminés par le marché? Pourquoi un organisme de réglementation devrait-il déterminer les besoins?

**M. Harding:** C'est étrange que vous disiez cela. Pendant les vacances de Noël, chez moi, je me suis cherché une nouvelle voiture. Chez tous les concessionnaires, les prix étaient pratiquement les mêmes, à 50 \$ près. Quelqu'un doit veiller à ce que les prix soient les mêmes. Pour ce qui est de l'industrie du transport par autocar, je n'ai pas besoin d'un autocar de 550 000 \$. Avec la déréglementation, je ne suis pas obligé d'offrir un service à horaire fixe. Personne ne l'est. Si un exploitant veut offrir un service à horaire fixe dans le Canada atlantique aujourd'hui, il faut qu'il ait la garantie que pendant l'été il pourra offrir des services qui compenseront certains des coûts de son service d'hiver.

Il y a très peu de services à horaire fixe qui ne peuvent faire que cela. Est-ce qu'un service à horaire fixe c'est un autocar, une fois par jour, dans les deux sens? Oui. C'est un service réglementé. Que se passe-t-il s'il y a 400 personnes qui se présentent? Que se passe-t-il s'il y a 350 étudiants qui veulent prendre cet autocar pour le congé de mi-semester? Est-ce que vous prenez les 50 premiers et que vous dites aux autres de rentrer chez eux et d'essayer de nouveau demain? Que se passe-t-il quand vous vous arrêtez à chaque arrêt sur l'île, et il y en a 36, et que votre petite vieille, Mme Magilicuttty, qui a fait 40 milles depuis la côte au milieu de la nuit pour prendre votre autocar et que vous lui dites: «Désolé, madame Magilicuttty, il n'y a plus de place. Retournez chez vous et revenez demain»? C'est ça la déréglementation. Aujourd'hui, s'il faut quatre autocars, nous mettons quatre autocars sur la route. S'il faut sept autocars, nous en mettons sept. Quand nous nous arrêtons à Gander, que Mme Magilicuttty est là et que le chauffeur nous appelle en disant: «Je n'ai plus de place pour Mme Magilicuttty. Qu'est-ce que je fais?», vous dites alors: «Qui doit descendre et où? Commande un taxi pour Mme Magilicuttty et qu'il la conduise jusqu'au prochain arrêt, à nos frais. Quand tu auras un siège, tu la prends dans ton autocar.» C'est le genre de services que nous offrons actuellement. Pensez-vous que cela se ferait sur un marché déréglementé? Certainement pas.

**Senator Oliver:** Tell me, in a deregulated regime, what kind of a guideline, not a regulation, would we need in a place like Nova Scotia to ensure that Mrs. Magilicutt who lives in Pugwash or Parrsboro or Inverness where they do not have bus service now could get into the urban centre to get to the doctor?

**Mr. Harding:** Total regulation, what you have now, is what you need.

**Senator Oliver:** That was not my question. My question was: Without total regulation but just with certain government guidelines, making suggestions, what would some of those suggestions have to be to ensure that Mrs. Magilicutt could get into town?

**Mr. Harding:** I hope that Mrs. Magilicutt is on welfare and the government will pay for her to get in by taxi because she is not going to get in any other way. No operator will send a bus down to pick her up 35, 40 or 50 miles off the road. That is certain. It is not the operator's requirement or necessity to meet social problems. That is the federal government's responsibility. If Mrs. Magilicutt is in a community that is not serviced, somebody else has the responsibility, the same as they have with Health and Welfare to get her out of it.

**Senator Oliver:** What about seniors, students on fixed income, seniors on fixed incomes and the disabled who cannot drive their own motor vehicles? Do you have any responsibility for them?

**Mr. Harding:** I have all the sympathy in the world for those people, and I would do anything for people who are challenged in any way. If I could do anything for them, I would. If I could make them all the same as we are, I would. I do not have that power. In my opinion, every person in Canada should have the ability to travel. There should be no restrictions because a person is poor. However, that cannot be the responsibility of the operator. That is a social problem. Somewhere along the line, all levels of government, provincial, federal and municipal, have a responsibility to ensure that the social needs of everyone are met.

**Senator Oliver:** I am of the opinion that business also has certain social responsibilities.

**Mr. Harding:** We take that responsibility.

**Senator Oliver:** Most businesses that I know of exercise those social responsibilities by doing things for people who are disabled and have special needs.

**Mr. Harding:** We do that now by offering half rates for people who cannot tend to themselves. We do that by offering one full rate and the attendant travels free. We make huge contributions. When we purchase an "accessible" coach, an MC9, we lose the whole baggage bay. In the new coaches, the H345s, we lose two-thirds of the baggage bay. Someone mentioned package delivery. We want to do that, because that is cream. The bus is going down the road anyway and if we put the package on, we get paid for it.

**Le sénateur Oliver:** Quel genre de directive, pas de règlement, sur un marché déréglementé nous faudrait-il dans un endroit comme la Nouvelle-Écosse pour garantir à Mme Magilicutt qui habite à Pugwash, Parrsboro ou Inverness, où il n'y a pas de service d'autocar, qu'elle pourra toujours se rendre à la grande ville pour voir le médecin?

**M. Harding:** Une réglementation totale, c'est-à-dire ce qu'il y a maintenant, c'est ce qu'il faut.

**Le sénateur Oliver:** Ce n'était pas ma question. Ma question était la suivante: sans réglementation totale, mais à l'aide de certaines directives gouvernementales, quelles sortes de suggestions seraient nécessaires pour garantir à Mme Magilicutt qu'elle pourra se rendre en ville?

**M. Harding:** J'espère que Mme Magilicutt est assistée sociale et que le gouvernement paiera son taxi parce que ce sera son seul moyen pour s'y rendre. Aucune compagnie n'enverra un autocar pour la ramasser à 35, 40 ou 50 milles de l'arrêt. C'est certain. La compagnie n'y est pas obligée ou elle n'a pas à jouer l'assistante sociale. C'est la responsabilité du gouvernement fédéral. Si Mme Magilicutt habite une collectivité qui n'est pas desservie, c'est quelqu'un d'autre qui doit assumer la responsabilité de la transporter, tout comme lorsqu'il s'agit de sa santé ou de son bien-être.

**Le sénateur Oliver:** Qu'en est-il des personnes âgées, des étudiants et des personnes âgées au revenu fixe, et des personnes handicapées, qui ne peuvent conduire une voiture? Avez-vous une responsabilité à cet égard?

**M. Harding:** Je compatis sincèrement avec eux, et je ferais n'importe quoi pour aider les personnes désavantagées. Si je pouvais les aider, je le ferais. Si je pouvais éliminer leur désavantage, je le ferais. Mais je ne peux pas le faire. À mon avis, chaque personne au Canada devrait pouvoir voyager. La pauvreté ne devrait pas imposer des restrictions. Toutefois, l'exploitant ne peut en être tenu responsable. C'est un problème social. En fin de compte, ce sont tous les paliers de gouvernement, provinciaux, fédéral et municipaux, qui ont la responsabilité de voir à ce que l'on réponde aux besoins sociaux.

**Le sénateur Oliver:** Pour ma part, je considère que l'entreprise aussi est investie de certaines responsabilités sociales.

**M. Harding:** Nous assumons cette responsabilité.

**Le sénateur Oliver:** La plupart des entreprises que je connais assument leurs responsabilités sociales en aidant les personnes handicapées et celles qui ont des besoins spéciaux.

**M. Harding:** C'est ce que nous faisons déjà en offrant des tarifs moitié prix pour les personnes non autonomes. Le voyageur paie le plein tarif et son accompagnateur voyage gratuitement. Nous contribuons énormément. Lorsque nous achetons un car dit accessible, un MC9, nous sacrifions toute la soute à bagages. Dans les nouveaux véhicules, les H345, l'accessibilité élimine les deux tiers de la soute. Quelqu'un parlait de la livraison de colis. Nous voulons en faire parce que cela représente un complément de revenu. Le car doit faire le trajet de toute façon et si nous prenons les colis, nous sommes payés pour le faire.



There is a balancing act. An accessible coach with the baggage bay gone, coach cannot handle 47 passengers or, in the case of an MC9, 56 passengers. We need to run a second coat at peak periods. That is a contribution.

**Senator Callbeck:** I understood you to say that Ontario was headed towards deregulation but now they are pulling back.

**Mr. Harding:** Ontario was taking an approach toward deregulation. The province wanted to throw it open to the marketplace and let the marketplace dictate. They saw a lot of coaches operators coming into the business. I stand to be corrected, but I think in North America, the U.S. and Canada, last year, 53 motorcoach companies went out of business, went bankrupt. If 53 operators go out of business, it means there is something wrong. We are not making enough money to make ends meet. If we increase rates for the line haul, there is a hue and cry. If we do a tour or run a charter everybody sees that I have an older bus. How come all these people have new buses? It is because they can pay for them. As soon as we have new buses parked in the yard, we use them. That is a contribution. That happens when people pay higher rates.

A lot of the longstanding motorcoach companies in Ontario were in trouble, so they decided that they had to tighten it up, and they did.

**Senator Callbeck:** Is Newfoundland totally deregulated?

**Mr. Harding:** They were never totally deregulated. There was a huge concern about the line haul in Newfoundland. They knew that if they deregulated, CN — I was part of it at the time — the service would be one bus each way each day, and that would be it. You deregulate so people will come in. That is fine. With deregulation, if somebody starts to service an area between Cornerbrook and Grand Falls, we will not do it. The province decided to keep the corridor regulated. However, the tour and charter service was totally deregulated.

Prior to that an outside company could get a permit to bring in three tours a year. At that time the big companies, Acadian Lines and Nova Charters, could get a permit three times a year to bring a tour group into Newfoundland and that was it. CN at that time had the bulk of the tour business in Newfoundland. When they deregulated the next year, we could have gotten by with 13 or 14 coaches because Nova and Acadian were in there. Every time we turned around, there was a different coach company in Newfoundland, which did not happen prior to deregulation. Deregulation of the tour industry or the charter industry allowed these people to come in and do this work in the summertime. How many coaches did we see in there after October? None. We were the only ones operating. Then the province told us, "You must have 15 coaches. You have all these students to move." Our

Il y a un équilibre à rechercher. Un car accessible privé de soute à bagages ne peut recevoir 47 passagers, ou encore 56 passagers dans le cas du MC9. Il nous faut donc fournir deux véhicules aux heures de pointe. Voilà ce que nous contribuons.

**Le sénateur Callbeck:** J'ai cru vous entendre dire que l'Ontario se dirigeait vers la déréglementation, mais que l'on fait maintenant machine arrière.

**M. Harding:** L'Ontario avait choisi de procéder à la déréglementation. La province voulait ouvrir l'industrie aux forces du marché. On entrevoyait l'arrivée sur le marché de nombreux autocaristes. Corrigez-moi si je me trompe, mais je crois que, en Amérique du Nord, c'est-à-dire aux États-Unis et au Canada, 53 entreprises de transport par autocar ont fait faillite l'an dernier. Si 53 exploitants sont évincés du marché, quelque chose ne va pas. Nous générons des revenus insuffisants pour faire nos frais. Si nous augmentons nos tarifs pour le service régulier, il y a tout un tollé. Si nous faisons du voyage organisé ou nolisé, tout le monde peut constater que mon car est vieux. Comment cela se fait-il que tous ces exploitants ont des véhicules neufs? C'est parce qu'ils peuvent se les permettre. Dès que nous disposons de cars neufs, nous les utilisons. Voilà comment nous contribuons. C'est ce qui se produit lorsque les voyageurs paient des tarifs plus élevés.

Beaucoup d'entreprises de transport par autocar en Ontario étaient en difficulté, c'est pourquoi on a décidé de resserrer le cadre.

**Le sénateur Callbeck:** La province de Terre-Neuve est-elle entièrement déréglementée?

**M. Harding:** Terre-Neuve n'a jamais été complètement déréglementée. On s'inquiétait énormément à propos du service régulier à Terre-Neuve. Les autorités savaient que si l'on procédait à une déréglementation du CN — j'en faisais partie à l'époque —, le service serait réduit à un aller et un retour par jour. La déréglementation sert à faire entrer de nouveaux concurrents sur le marché. Très bien. Avec la déréglementation, si quelqu'un commence à desservir la région entre Cornerbrook et Grand Falls, nous ne le ferons pas. La province a décidé de maintenir ce corridor réglementé. Toutefois, les services de voyage organisé et nolisé ont été entièrement déréglementés.

Avant cela, une entreprise de l'extérieur pouvait obtenir un permis pour exploiter trois voyages organisés dans la région annuellement. À l'époque, les grandes entreprises, Acadian Lines et Nova Charters, pouvaient obtenir trois permis par année pour un voyage organisé à Terre-Neuve, pas plus. Au même moment, c'est CN qui détenait l'essentiel du marché des voyages organisés à Terre-Neuve. Lorsqu'ils ont procédé à la déréglementation l'année suivante, nous aurions pu nous débrouiller avec 13 ou 14 cars parce que Nova et Acadian étaient présents. Il y avait constamment une nouvelle compagnie qui faisait son apparition à Terre-Neuve, ce qui ne s'était pas produit avant la déréglementation. La déréglementation de l'industrie du voyage organisé et du voyage nolisé a permis à ces entreprises de pénétrer le marché et d'y mener des activités pendant l'été. Mais combien

response was, "Why would we keep 15 coaches for five days a year? You allowed everybody else to come in and take the charter work. Why would you expect us to keep fifteen coaches?"

**Senator Callbeck:** What year did they deregulate tour and charter operations?

**Mr. Harding:** It was about 1991. They deregulated everything except the "Trans Canada corridor" as they called it, in other words, the line haul operation. They have amended that three or four times since. Now, I think it reads that you are not allowed to carry passengers over the corridor if you pick them up within 15 kilometres of the corridor. It also reads that you are not allowed to transport passengers over the corridor. I do not know if it is unenforceable or if they do not want to enforce it, but it is not being enforced. There are vans and school-type buses running all over the place in Newfoundland. To me that is a result of the province deregulating and then not having the intestinal fortitude to enforce its own rules. That is always a fear with deregulation.

**Senator Callbeck:** I want to ask you about safety. I understood you to say that in Newfoundland there is no safety inspection.

**Mr. Harding:** There is a requirement for fitness. The bottom line is I can have my coach inspected at a corner service station if he has a motor vehicle inspection certificate. In Nova Scotia, the inspectors come into our garage and they go through our buses with, I call it a "mouse catcher," a fine-toothed comb. They do a good job, and I have no problem with that. They protect everybody.

There are other sides to safety that no one has mentioned. There is no requirement for pre-trip inspections on minibuses. There is no requirement for mandatory insurance. There is no requirement for inspections by the URB. There are also no requirements for the drivers to fill out log sheets to comply with the hours-of-service legislation. Who is to say that the driver sitting behind the wheel of the 7-passenger van has not been driving for 28 hours? There is more to safety than just the vehicle inspection. It covers the whole regime. They must comply with all the provisions the Motor Carrier Act. Below nine passengers, including the driver, that is all out the window. The driver could drive from here to Quebec and turn around and drive back again. There are no restrictions.

**Senator Callbeck:** Do you want all of these vans to be subject to the same inspections?

**Mr. Harding:** I would like to see everything that transports a passenger on the highway system regulated, yes.

de cars avons-nous vus dans la région après octobre? Aucun. Nous étions le seul exploitant. Puis, la province nous a dit: «Vous devez maintenir 15 cars en service. Vous avez une clientèle étudiant à desservir.» Nous avons répondu: «Pourquoi devons-nous exploiter 15 cars pour répondre aux besoins de cinq jours dans l'année? Vous avez permis à tous les autres d'entrer et d'exploiter le marché du nolisé. Pourquoi nous obligez-vous à maintenir 15 cars en service?»

**Le sénateur Callbeck:** La déréglementation des excursions et des services nolisés a eu lieu en quelle année?

**M. Harding:** C'était en 1991 environ. Ils ont tout déréglementé sauf le «couloir Trans Canada», comme on l'appelait, c'est-à-dire le service à horaire fixe. Depuis, ils ont modifié la formule trois ou quatre fois. À l'heure actuelle, je crois que le système interdit de transporter des passagers dans le couloir si vous embarquez ces passagers dans un rayon de 15 kilomètres du couloir. Je crois qu'il est également interdit de transporter des passagers à travers le couloir. Je ne sais pas si ces règlements sont impossibles à appliquer, ou encore si l'on ne souhaite pas les appliquer. Quoi qu'il en soit, on ne les applique pas à l'heure actuelle. Il y a des services de minibus et d'autobus scolaires un peu partout à Terre-Neuve. À mon avis, c'est la conséquence de la déréglementation par la province, qui ne s'est pas accompagnée du courage nécessaire pour appliquer le règlement. C'est un risque que l'on court toujours avec la déréglementation.

**Le sénateur Callbeck:** J'aimerais que nous parlions de sécurité. Si j'ai bien compris, vous dites que, à Terre-Neuve, il n'y a pas d'inspection de sécurité.

**M. Harding:** Il y a une exigence quant à la condition des véhicules. Essentiellement, mon car peut faire l'objet d'une inspection à la station-service du coin si l'exploitant de cette station détient un certificat d'inspection des véhicules automobiles. En Nouvelle-Écosse, les inspecteurs viennent dans nos garages et y inspectent nos cars, en les passant au peigne fin. Ils travaillent bien et je n'ai aucune objection. Ils contribuent à la protection de tous.

Il y a d'autres aspects liés à la sécurité que personne n'a mentionnés. Il n'y a pas d'obligation d'inspecter les minibus avant le départ. Il n'est pas obligatoire de contracter une assurance. Il n'y a pas d'inspection obligatoire par l'URB. Les conducteurs ne sont pas tenus de remplir des carnets de bord pour se conformer aux lois régissant les heures de service. Qui nous dit que le conducteur du minibus à sept passagers n'est pas au volant depuis 28 heures? La sécurité exige plus que l'inspection des véhicules. Il faut tout un régime. Les exploitants doivent se conformer à toutes les dispositions de la Motor Carrier Act. Pour les véhicules à moins de neuf passagers, conducteurs compris, aucune de ces mesures ne s'applique. Les conducteurs pourraient partir d'ici, se rendre jusqu'au Québec et revenir. Il n'y a aucune restriction.

**Le sénateur Callbeck:** Souhaitez-vous que tous ces minibus soient sujets au même type d'inspection?

**M. Harding:** J'aimerais que tous les véhicules transportant des passagers sur nos routes soient régis par une réglementation, en effet.



**Senator Callbeck:** I understand that, because Newfoundland is partially deregulated and is going to be totally deregulated, you are not interested in investing any more in motorcoaches or vans. Is that correct?

**Mr. Harding:** I am not sure I understand your question. Are you asking me if I am not interested in buying new coaches because of deregulation?

**Senator Callbeck:** Yes.

**Mr. Harding:** No, I am not. The reason we buy new coaches in Newfoundland is that the line haul is regulated. We know when we buy these coaches that we have the line haul. If they deregulate the line haul, we will not be buying \$550,000 coaches. An exercise that I did back some years ago showed that 82 per cent of our people got on from Grand Falls to St. John's.

**Senator Callbeck:** Would you be interested in running buses and vans and so on in Newfoundland like, for example, Trius is doing in Prince Edward Island, which is deregulated?

**Mr. Harding:** I do not think Trius is running vans.

**Senator Callbeck:** They are running motorcoaches and buses. They have some vans.

**Mr. Harding:** Yes, but I think you also heard Mr. Brookins say that, without Nova Scotia and Halifax, he would not be in business. I think he said that the deregulated atmosphere in P.E.I. made it very difficult, if not impossible, to be in business.

**Senator Donald H. Oliver** (*Acting Chairman*) in the Chair.

**The Acting Chairman:** He also said that he had the other six months to give full service to his customers.

**Mr. Harding:** Yes, Mr. Brookins has 18 coaches. Some of those 18 coaches are parked for six months in the wintertime. We have as many as 35 parked. You will find out that the other large operator has quite a few buses parked too. We have to find places to put them, like down in Florida or Miami, and that is why we are down there. It is not because we like being there.

**Senator Forrestall:** I want to ask about passenger list manifests and your parcel service. Have you had any conversations with the federal authorities or your own provincial authorities about moving towards providing a passenger manifesto?

**Mr. Harding:** To the best of my knowledge, we have not discussed passenger manifests with anyone. The main reason we provide Rollpack is because of the transportation of dangerous commodities legislation. We are not allowed to haul a dangerous commodity on our bus. We require a manifest to show that you as a shipper are telling me there is no dangerous commodity being transported.

**Senator Forrestall:** That is what I understood from the last question.

**Le sénateur Callbeck:** Je crois comprendre que, parce que Terre-Neuve est en partie dérèglementée et est en voie de le devenir totalement, vous n'êtes plus intéressé à investir dans de nouveaux véhicules. Est-ce exact?

**M. Harding:** Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris votre question. Me demandez-vous si la dérèglementation fait que je ne suis pas intéressé à acheter de nouveaux autocars?

**Le sénateur Callbeck:** Oui.

**M. Harding:** En effet, ça ne m'intéresse pas. À Terre-Neuve, nous achetons de nouveaux autocars parce que le service à horaire fixe est réglementé. Au moment d'acheter ces cars, nous savons que nous détenons le service régulier. Si ce service est dérèglementé, nous n'achèterons pas des autocars à 550 000 \$ chacun. Il y a quelques années, j'ai calculé que 82 p. 100 de nos passagers montent entre Grand Falls et St John's.

**Le sénateur Callbeck:** Seriez-vous intéressé à exploiter des cars et des minibus, et ainsi de suite, à Terre-Neuve, comme le fait Trius à l'Île-du-Prince-Édouard, qui est dérèglementé?

**M. Harding:** Je ne crois pas que Trius exploite des minibus.

**Le sénateur Callbeck:** Ils ont des autocars et des autobus. Ils ont aussi des minibus.

**M. Harding:** En effet, mais vous avez aussi entendu M. Brookins dire que, sans la Nouvelle-Écosse et Halifax en particulier, son entreprise ne serait pas viable. Il a dit que le marché dérèglementé à l'Île-du-Prince-Édouard créait des conditions difficiles, sinon impossibles.

**Le sénateur Donald H. Oliver:** (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

**Le président suppléant:** Il a également dit qu'il disposait de l'autre moitié de l'année pour offrir tous les services à sa clientèle.

**M. Harding:** Oui, M. Brookins a un parc de 18 autocars. Certains d'entre eux sont garés pendant six mois en hiver. Chez nous, il y en a 35 de garés. Vous constaterez aussi que l'autre principal autocariste immobilise un assez grand nombre de ses véhicules. Il faut que nous trouvions des endroits où les garer, comme Miami ou ailleurs en Floride, et c'est pourquoi nous sommes là-bas, et non parce que ça nous plaît d'être aussi loin.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais vous interroger au sujet des manifestes de passagers et de votre service de colis. Avez-vous discuté avec les autorités fédérales ou provinciales de l'adoption d'un manifeste des passagers?

**M. Harding:** À ma connaissance, nous n'avons discuté de manifeste de passagers avec personne. Si nous fournissons le service Rollpack, c'est en raison de la législation relative au transport des matières dangereuses. On nous interdit de transporter des matières dangereuses à bord de nos autocars. Nous exigeons donc de nos expéditeurs qu'ils nous indiquent qu'ils ne nous confient aucune matière dangereuse à transporter.

**Le sénateur Forrestall:** C'est ce que j'avais cru comprendre de votre réponse à la question précédente.

**Senator Jaffer:** What if vans had to comply with economic and safety regulations? Earlier Mr. Pearce spoke about feeder routes or routes that are not served. Could you see a use for vans in those areas?

**Mr. Harding:** There is definitely a place for vans to feed commuter routes, that is, bring passengers to a main terminal. I do not have a problem with vans running anywhere, so long as the vans apply to the URB, as we do, for a licence to operate in this area from point A to point B. I have no problem with it as long as they go through the hearing process that we go through and give clear evidence to the board that there is a need for this service. The board, in its wisdom will give them a licence or the authority to do it. Provided they do all the same things we do, I have no problem competing with vans.

Someone asked about the marketing aspect. If everybody has an operating authority, everybody follows the same rules and regulations, and everybody is on the same playing field, I have no problem with someone operating a van, none whatsoever.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harding, for being with us this afternoon.

**Mr. Harding:** I enjoyed being here. Thank you.

**The Chairman:** I would just reiterate that no conclusion has been reached.

**Mr. Harding:** As long as you got my message, everything else is window dressing. Keep it regulated.

**The Chairman:** Our next witness is from the Tourism Industry Association of Nova Scotia, Mr. Brian Hicks.

**Mr. Brian Hicks, IT Coordinator, Tourism Industry Association of Nova Scotia:** At the outset, I would like to convey the regrets of Ms Judith Cabrita, our managing director. Unfortunately, she had an engagement that took her out of town and is unable to attend today. I was asked to step in in her place.

I would like to start by welcoming the committee to Halifax and encourage you all to extend your visit, if you can. Eat, drink, and be merry, and maybe even shop a little bit.

The Tourism Industry Association of Nova Scotia was established in 1977 as a not-for-profit organization. Our mission is to lead, support, represent, and enhance the Nova Scotia tourism industry. TIANS is a trade organization for the business of tourism. It represents a united voice for improved and increased competitiveness on the part of Nova Scotia tourism businesses in the global marketplace. TIANS is the voice and the provincial advocate for the eight sectors of tourism. TIANS is also the tourism Human Resource Sector Council for Nova Scotia, and a board member of the Acadian Tourism Resource

**Le sénateur Jaffer:** À propos des minibus maintenant, devraient-ils se conformer à une réglementation en matière économique et de sécurité? Plus tôt, M. Pearce a parlé de lignes secondaires ou de lignes qui ne sont pas desservies. Pensez-vous que les minibus pourraient les desservir?

**M. Harding:** Les minibus ont certainement un rôle à jouer lorsqu'il s'agit de desservir les lignes secondaires, c'est-à-dire qu'ils peuvent transporter les passagers à une gare centrale. Je n'ai aucune objection au transport des passagers par minibus, pourvu que leurs propriétaires soient tenus d'obtenir des permis auprès de l'URB, tout comme nous. Que ces entreprises se soumettent elles aussi au processus d'audience qui nous est imposé, et qu'elles établissent clairement que leur service est nécessaire. Dans sa sagesse, l'URB tranchera en leur faveur et leur attribuera peut-être même un permis. Pourvu que ces entreprises soient tenues de respecter les mêmes règles que nous, j'accepte volontiers leur concurrence.

Quelqu'un m'a interrogé au sujet de l'aspect commercialisation. Si tout le monde est régi par une autorité commune, si tout le monde suit les mêmes règles et, partant, est sur un pied d'égalité, alors je ne vois rien à redire à l'exploitation par quelqu'un d'une fourgonnette à des fins de transport de passagers.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

**La présidente:** Merci, monsieur Harding, d'avoir été parmi nous cet après-midi.

**M. Harding:** Ce fut un plaisir. Je vous remercie.

**La présidente:** Je tiens à répéter qu'on n'est arrivé à aucune conclusion.

**M. Harding:** Pourvu que vous ayez saisi mon message, tout le reste est plutôt secondaire. Continuez à réglementer le secteur.

**La présidente:** Notre témoin suivant est M. Brian Hicks, de la Tourism Industry Association of Nova Scotia.

**M. Brian Hicks, coordonnateur à la technologie de l'information, Tourism Industry Association of Nova Scotia:** Je tiens d'abord à vous transmettre les excuses de Mme Judith Cabrita, notre directrice générale. Elle est malheureusement retenue par ses engagements à l'extérieur de la ville et ne sera donc pas parmi nous aujourd'hui. On m'a demandé de la remplacer.

Je veux donc souhaiter la bienvenue au comité dans la ville de Halifax, et vous encourager tous à prolonger votre séjour si vous le pouvez. Mangez, buvez et amusez-vous, et profitez-en aussi pour faire éventuellement quelques achats.

La Tourism Industry Association of Nova Scotia est un organisme sans but lucratif créé en 1967. Sa mission est de diriger, d'appuyer, de représenter et de mettre en valeur l'industrie du tourisme en Nouvelle-Écosse. L'organisme regroupe les professionnels qui oeuvrent dans le secteur du tourisme. Il représente un front uni qui demande une plus grande compétitivité de la part des entreprises touristiques de la Nouvelle-Écosse, dans une situation de mondialisation. Il est le porte-parole et le défenseur provincial des huit sous-secteurs du tourisme. L'Association constitue également le Conseil des



Council. Our association engages in activities that support the development and enhancement of tourism businesses. TIANs promotes policies that embrace free enterprise and industry-driven solutions. TIANs Transportation Committee regularly reviews and recommends strategies to various stakeholders regarding the improvement and enhancement of transportation infrastructure relating to the industry here in Nova Scotia, and occasionally federally.

In 2002, TIANs will manage a tour wholesaler marketplace, targeting North American motorcoach companies to purchase the Atlantic Canada tourism product. One of our tag lines is "Ensure the future...The business of tourism." Tourism is an industry that supports and sustains both rural and urban communities. Vitally important to our industry's health is the operation of a wide variety of public transportation systems. TIANs firmly supports any initiative that would encourage motorcoach passenger growth, framed in a context of environmentally sound options for the travelling public.

TIANs piloted and presently manages the implementation of a national strategy to encourage the recreational vehicle travelling public to adopt environmentally friendly waste treatment practices. Our association would be pleased to partner with any group of stakeholders wishing to pursue a greener future for the motorcoach industry, which is already green by its nature.

The tourism industry in Nova Scotia is a billion-dollar-plus economic engine supporting more than 35,000 jobs. It is one of our healthiest sectors and one not in decline as is the case in many other sectors.

In reviewing the regulations affecting the motorcoach industry, it is important that the voice of the tourism industry be heard. TIANs calls for nationally uniform motorcoach regulations on vehicle safety and insurance liability for all operations, operators engaged in carrying paid passengers, regardless of the vehicle size or type. Motorcoach safety and adequate liability protection are paramount in serving travellers, be they residents or visitors.

Provincial disparity across the country in motorcoach regulations has created barriers to opportunity and growth, particularly here in Atlantic Canada. In Nova Scotia the marketplace allows non-Nova Scotia tour operators to operate with vehicles — not large motorcoaches — and pull trailers without conforming to rules currently in place for resident tour operators.

ressources humaines de la Nouvelle-Écosse et fait partie du Conseil acadien des ressources en tourisme. Elle participe aux activités qui appuient la mise en valeur des entreprises de tourisme. Elle soutient également les politiques favorables à la libre entreprise et les solutions qui s'en remettent à l'industrie. Le Comité des transports de la Tourism Industry Association of Nova Scotia examine régulièrement les stratégies en vigueur puis fait certaines recommandations aux diverses parties prenantes afin qu'elles améliorent les services de transport liés à l'industrie provinciale, et parfois aussi à l'échelle fédérale.

En 2002, la Tourism Industry Association of Nova Scotia va tenir une foire des voyagistes, à l'intention des entreprises nord-américaines de transport par autocar afin qu'elles s'intéressent au tourisme dans la région atlantique du Canada. L'un de nos mots d'ordre sera «Pour assurer l'avenir... L'industrie du tourisme». Le tourisme est une industrie qui profite aux régions tant rurales qu'urbaines. Or si l'on veut que notre industrie s'épanouisse, il est prioritaire de disposer d'une grande diversité de systèmes de transport collectif. Notre association appuie fermement toute initiative susceptible d'encourager la croissance du transport par autocar et qui s'inscrirait dans toute une série de moyens de transport respectueux de l'environnement.

Notre organisation a piloté et gère encore la mise en oeuvre d'une stratégie nationale visant à inciter les utilisateurs de véhicules de plaisance à respecter l'environnement dans la façon dont ils disposent de leurs déchets. Elle serait aussi tout à fait disposée à travailler de concert avec d'autres intervenants qui souhaitent renforcer l'orientation écologique du transport par autocar, industrie qui est déjà respectueuse de l'environnement de par sa nature.

L'industrie du tourisme en Nouvelle-Écosse est un véritable moteur économique, représentant des recettes de plus d'un milliard de dollars et créant plus de 35 000 emplois. C'est aussi l'un de nos secteurs les plus dynamiques; il ne bat pas de l'aile comme bien d'autres.

À l'occasion du réexamen des règlements concernant l'industrie du transport par autocar, il faut que le porte-parole de l'industrie du tourisme ait voix au chapitre. La Tourism Industry Association of Nova Scotia demande que l'on adopte une réglementation nationale uniforme régissant le transport par autocar en matière de sécurité et d'obligations des assureurs, et ce pour tous les transporteurs commerciaux de passagers, quels que soient la taille et le modèle de véhicules utilisés. La sécurité des autocars et des mesures de protection satisfaisantes en matière d'assurance sont d'une importance primordiale pour le public voyageur, qu'il s'agisse des habitants ou des visiteurs.

À ce sujet, les différences observées d'une province à l'autre en matière de transport par autocar ont créé des obstacles au commerce et à la croissance, particulièrement dans la région de l'Atlantique. Ainsi par exemple, en Nouvelle-Écosse, les voyagistes de l'extérieur de la Nouvelle-Écosse sont autorisés à exploiter des véhicules quelconques, et non des autocars, et à tirer des remorques, sans être obligés de se conformer aux règlements auxquels les compagnies provinciales sont assujetties.

Federal leadership is required to amend the act governing commercial transportation of people and goods in all areas of Canada and to ensure national standards are implemented for the travelling public.

As an organization, we firmly believe that most solutions, successful ones in the long term, involve a market-driven strategy. TIANS believes customer-centric marketplace solutions have always delivered sustainable growth and development for all industries and sectors. We are aware that the motorcoach industry continues to see declining passenger loads. What is needed is a national strategy that addresses the benefits the motorcoach travel, encourages the improvement of service and quality levels, and is conveniently intermodal.

Over-regulation of any transportation mode has not proved a sound solution. One has only to look of the airline industry to see the results of where are today. Federal subsidies to the rail system have added to the challenges faced by the motorcoach industry and operators. Consideration should be given to a public awareness campaign, in partnership with the transportation stakeholders, to encourage motorcoach travel as an alternative to other forms of transportation. As an example, messages could be targeted to encompass the environmental benefits of group travel.

Research initiatives with motorcoach stakeholders and users of the system should define the obstacles and incentives that the private sector can address. I do not think government intervention is always the solution to a problem. TIANS would welcome an opportunity to assist in this area.

Nova Scotia's international visitors expect to find a convenient and inter-connected public system of travel available to them. They are used to that in their home markets. Motorcoach is currently the only public transportation available to visit many communities in Nova Scotia. From a tourism perspective, the provision of transportation from community to community is an added advantage and encourages destination development.

In conclusion, regulatory initiatives should be exclusively focussed on public safety and liability protection. Ad hoc province-by-province policy in a key transportation sector is not benefiting the tourism industry as a whole. The federal government should take the lead in the development of a national strategic program that would encourage motorcoach as an inter-modal option, while assisting the industry and the provinces to develop a pro-active, marketplace-driven solution. A national framework that ensures good customer service and eliminates barriers, will benefit all Canadians and ensure that the

Il faut donc que le gouvernement fédéral prenne l'initiative de modifier la loi régissant le transport commercial des personnes et des marchandises dans toutes les régions du Canada, et qu'il veille à la mise en oeuvre de normes nationales afin de protéger le public voyageur.

En tant qu'organisation, nous sommes fermement convaincus qu'à long terme, le succès se fonde d'habitude sur une stratégie qui s'en remet aux forces du marché. La Tourism Industry Association of Nova Scotia est d'avis que les solutions conçues par le marché et axées sur la clientèle ont toujours donné lieu à une croissance durable pour toutes les industries et tous les secteurs. Nous nous rendons bien compte que l'industrie du transport par autocar continue à accuser une baisse du nombre de ses passagers. Ce dont on a besoin, c'est d'une stratégie nationale qui tire parti des avantages du transport par autocar, encourage l'amélioration du service et de la qualité et soit intégrée.

La surréglementation n'a jamais donné les résultats escomptés, quel que soit le moyen de transport. On n'a qu'à regarder le transport aérien aujourd'hui pour le comprendre. Les subventions du gouvernement fédéral aux systèmes ferroviaires ont ajouté aux difficultés de l'industrie du transport par autocar et des entreprises elles-mêmes. Il faudrait donc envisager une campagne de sensibilisation du public, qui se déroulerait en collaboration avec les intervenants afin d'encourager le transport par autocar comme solution de rechange. Ainsi par exemple, on pourrait concevoir des messages qui soulignent les avantages pour l'environnement des voyages en groupe.

Des projets de recherche lancés avec la participation des entreprises de transport par autocar et les utilisateurs du système devraient définir les obstacles à surmonter et les avantages dont on pourrait tirer parti dans le secteur privé. À mon avis, les interventions gouvernementales n'apportent pas toujours la solution à un problème. La TIAMS serait donc reconnaissante de pouvoir participer à la recherche de ces solutions.

Lorsque les touristes de pays étrangers arrivent en Nouvelle-Écosse, ils s'attendent à trouver un système de transport des personnes pratique et bien intégré. Ils sont habitués à cela chez eux. À l'heure actuelle, le transport par autocar est le seul moyen de transport disponible pour se rendre dans bien des lieux de notre province. Sur le plan du tourisme, l'offre de services de transport d'une collectivité à l'autre représenterait un avantage supplémentaire et encouragerait la croissance de certaines destinations touristiques.

En guise de conclusion, la réglementation devrait se limiter exclusivement à la sécurité du public et à la protection au moyen d'assurances. Les politiques provinciales différentes d'une province à l'autre dans un secteur aussi important que le transport par autocar n'avantagent pas le tourisme. Le gouvernement fédéral devrait donc prendre les devants et adopter une stratégie nationale susceptible d'encourager le transport par autocar comme choix multimodal, et venir en aide à l'industrie et aux provinces afin qu'elles conçoivent des solutions d'avenir et obéissant aux forces du marché. Un cadre



travelling public is well served.

**The Chairman:** Mr. Hicks, are the differences between the provincial bus regimes, which have developed over the last decade, detrimental to the industry or to the travelling public?

**Mr. Hicks:** I think, in some cases they are detrimental to both. The travelling public has certain levels and expectations of service, and those are different in different marketplaces. I will give you an example. If you are travelling by motorcoach in Nova Scotia now, in some cases you will be dropped off on the highway, in all weathers, to find your own way to your final destination. People coming from large urban centres where the motorcoach industry is much more developed, profitable, and sustainable, get much better service levels than that.

How is it detrimental to the industry? I suspect that operators in our area, having to cross-subsidize the operation of long or scheduled routes from their charter business, cannot be as competitively priced as operators in other parts of the country or the U.S., that are strictly operating a tour business and not having to cross-subsidize rural transportation networks.

Looking ahead, the world faces higher energy costs. The infrastructure, our roads, will require major investments. We are trying to do more with less all the time. If you continually look to solutions that are artificially supported, where operators — it is not an economic incentive, it is an economic must — have to lose money in a particular aspect of their operation, you must wonder how sustainable it is and wonder where we will end up in the future. Will we end up with no players left standing? I think a balance has to be reached with regard to looking after the public good. Earlier Senator Oliver mentioned the right of people to go from small communities to visit their doctors. There are, potentially, solutions that can be marketplace driven out there and that may not require the use of a 50-seat coach. If the industry can work that out within a balanced framework, where the customer, ultimately, is the driving force, there is much more chance of success than there would be with a group of people sitting around in a committee and determining that one community gets two buses a week and another one gets one.

I take my hat off to your committee, because many of these problems are a provincial responsibility. Perhaps your committee could lead, that is, take the best of what is working in regulated, semi-regulated and non-regulated, and recommend those as best practices. Then each provincial department of transportation would have some idea of where they fit in and what their policies are doing, that is, whether they are hurting their own

réglementaire national qui veille à l'offre de bons services à la clientèle et élimine les obstacles sera à l'avantage de tous les Canadiens et particulièrement du public voyageur.

**La présidente:** Monsieur Hicks, y a-t-il, dans les différents régimes provinciaux, des différences qui soient survenues depuis une dizaine d'années avec des conséquences nuisibles pour l'industrie ou les voyageurs?

**M. Hicks:** Je dirais que dans certains cas, ces régimes ont nui à l'un comme aux autres. Les voyageurs s'attendent à certains niveaux de service, et ces attentes diffèrent selon le marché. Prenez un exemple. Si vous prenez l'autocar en Nouvelle-Écosse, il peut arriver que le chauffeur vous laisse sur la route, par n'importe quel temps, en vous laissant le soin de vous rendre jusqu'à votre destination ultime. Les gens qui sont originaires des grands centres urbains, là où l'industrie du transport par autocar est à la fois beaucoup plus développé, beaucoup plus rentable et beaucoup plus durable aussi profitent de niveaux de service bien meilleurs que celui-là.

En quoi cela nuit-il à l'industrie? J'imagine que dans notre domaine, les exploitants qui doivent subventionner les lignes régulières ou les dessertes lointaines à même leurs services nolisés ne peuvent pas offrir des prix aussi concurrentiels que les exploitants d'autres régions du Canada ou des États-Unis qui se limitent rigoureusement à offrir des services d'affrètement et ne doivent donc pas subventionner de réseaux de transport en milieu rural.

Dans une perspective plus lointaine, il est certain que le monde doit s'attendre à une augmentation des coûts de l'énergie. L'infrastructure, c'est-à-dire nos routes, va nécessiter d'immenses investissements. Nous essayons sans cesse de faire davantage avec des moyens moindres. Si on n'arrête pas de penser à des solutions nécessitant une aide artificielle, avec des exploitants — ce n'est pas un incitatif économique, c'est un impératif économique — qui doivent perdre de l'argent dans certains volets de leurs activités, il faut bien se demander combien de temps le secteur restera viable et où tout cela nous mènera. Au bout du compte, aurons-nous perdu tous nos protagonistes? Je pense qu'il faut un juste milieu lorsqu'il s'agit d'assurer le bien public. Le sénateur Oliver a dit, un peu plus tôt, que les gens des petites localités avaient bien le droit d'aller consulter leur médecin. Le marché pourrait offrir certaines solutions qui ne passeraient pas par l'utilisation obligée d'un autocar de 50 places. Si l'industrie peut arriver à offrir quelque chose dans un contexte équilibré, un contexte dans lequel c'est au bout du compte le client qui est le moteur, les chances de réussite seront beaucoup plus élevées que si on confiait la chose à un groupe de gens constitués en comité et qui seraient appelés à décider que telle localité aura deux autocars par semaine et telle autre n'en aura qu'un seul.

Je donne un coup de chapeau au comité étant donné que l'essentiel de ces problèmes sont du ressort des provinces. Votre comité pourrait peut-être extraire ce qu'il y a de meilleur dans le secteur réglementé, dans le secteur semi-réglementé et dans le secteur non réglementé et proposer cela comme les meilleures pratiques recommandées. À ce moment-là, chaque ministère provincial des Transports aura une idée de l'endroit où il se situe

transportation sector, or holding back development. If that kind of initiative moves forward, and we have a relatively level playing field across the country, it would definitely be better for the travelling public looking for long haul, regularly scheduled service. Ultimately, it will be better for our visitors who use coach and tour services and group travel.

**The Chairman:** Yesterday, we were told there was no decline in scheduled bus ridership, but today some of our witnesses are saying that there has been a decline and other are saying that there has not been a decline. What is your opinion on that?

**Mr. Hicks:** Realistically, one would have to go back to the 1960s and the advent of the automobile, highway development and intercity travel. Lots of people are driving themselves or finding other ways to reach their destinations, especially over long-haul routes, where an aircraft can get you there in hours and not a day. I saw a submission from our department of transportation indicating that there have been some fairly severe declines in passenger loads in Nova Scotia. I do not think that could be argued over. A lot of people have moved away from bus transportation for one reason or another.

Perhaps we can find programs and incentives to encourage customers to use the bus to get from point A to point B. The idea that the cheapest service wins all the time is not true. It has never been a successful model of marketing in any business enterprise. You can buy market share with a cheap seat, but you do not get to hang onto it forever because you are losing your shirt. It is not sustainable.

**The Chairman:** Is the decline in ridership in scheduled intercity buses a consequence of a strong charter presence on the market?

**Mr. Hicks:** No, I think it is more connected, again, to the private automobile and the convenience that most people look to now when they make their travel plans. They can go when they want and not be dependent on, say, Tuesdays at five. I think that the people who uses the buses are those who do not have their own private automobile. Without doing any market research, that would be my best guess.

**Senator Oliver:** I have a general question about tourism. I read an article the other day about what people in North America are now looking for in some of their vacations. Some of them are looking for a "real farm experience." They want to go to a farm for a day, a weekend, or a week, with their family where they can see pigs and chickens and live out in the country. That is becoming a major destination.

et du résultat de ses propres politiques, en d'autres termes il saurait si ses politiques nuisent à son propre secteur du transport ou entravent son développement. Si ce genre d'initiative va de l'avant, et si les conditions sont relativement uniformes partout au Canada, le voyageur en quête d'un service régulier sur de grandes distances s'en trouverait infiniment mieux. Au bout du compte, ce sera également meilleur pour les visiteurs étrangers qui voyagent par autocar et en groupe.

**La présidente:** Nous avons appris hier que le nombre de passagers sur les lignes régulières n'avait pas diminué, alors qu'aujourd'hui certains de nos témoins affirment le contraire et d'autres corroborent le fait. Quel est votre avis à ce sujet?

**M. Hicks:** Pour être réaliste, il faudrait remonter aux années 60 et au boom de l'automobile, de la construction routière et du transport interurbain. Beaucoup de gens conduisent d'eux-mêmes ou trouvent d'autres moyens pour se rendre à destination, surtout lorsque ces destinations sont très éloignées et que l'avion peut vous y amener en quelques heures alors qu'il faudrait une journée en voiture. J'ai lu un mémoire de notre ministère des Transports selon lequel le nombre de passagers transportés en Nouvelle-Écosse avait subi une série de baisses relativement marquées. Je ne pense pas qu'on puisse le contester. Il y a beaucoup de gens qui, pour une raison ou une autre, ont abandonné le transport en autocar.

Nous pourrions peut-être trouver des programmes ou des incitatifs qui encourageraient les clients à prendre l'autocar pour aller du point A au point B. Il est faux de penser que c'est le service qui coûte le moins cher qui l'emporte dans tous les cas. Cet adage n'a jamais été un modèle de marketing gagnant dans quelque secteur que ce soit. Certes, on peut se tailler une part de marché en offrant des places bon marché, mais il est impossible de conserver cette part du marché indéfiniment parce qu'on y perd sa chemise. C'est tout simplement intenable.

**La présidente:** Cette diminution de l'achalandage du transport aérien interurbain par autocar à horaire fixe est-elle la conséquence d'une présence plus marquée des autocars nolisés sur le marché?

**M. Hicks:** Non, je dirais plutôt que cela aurait davantage un rapport avec la voiture particulière, cette commodité que la plupart des gens recherchent actuellement lorsqu'ils font des plans de voyage. L'automobile permet de partir quand on veut sans être obligé de prendre l'autocar de 17 heures le mardi. Je pense que les gens qui empruntent l'autocar sont plutôt des gens qui n'ont pas de voiture. Mais ce n'est qu'une hypothèse parce que je n'ai pas fait de recherche à ce sujet.

**Le sénateur Oliver:** J'aurais une question d'ordre général au sujet du tourisme. L'autre jour, j'ai lu un article qui parlait de ce que les Nord-Américains recherchaient en fait de vacances. Certains d'entre eux veulent vivre une «véritable expérience à la ferme». Ils veulent pouvoir passer une journée, une fin de semaine en famille dans une ferme pour voir des porcs et des poules et vivre un peu à la campagne. Cela devient donc une destination prisée.



Are you looking at ways to facilitate this new trend that is emerging from the United States and some parts of Canada, so that we could benefit from it in Nova Scotia? If so, how would you arrange to get the people there? Are you considering any new incentives to some of the bus carrier operators in Nova Scotia to do that?

My other question is, if you are thinking of ways to transport people into and out of rural areas, is that one way that we might be able to find that the busing system can be used as a way of getting people in remote and rural areas of Canada into the urban areas?

**Mr. Hicks:** There are many cooks in the kitchen with regard to how we develop the tourism product and branding here in Nova Scotia. In fact, we even have national partners, the Canadian Tourism Commission, in some cases working on initiatives in agri-tourism, aboriginal tourism products.

Market studies have shown that today's tourist is very different from the visitor of 50 years ago. They are much more experientially oriented. They do not want to look at pretty pictures and take pretty pictures, they want to be in the picture, so to speak. Many of our tourism operators have discovered this market already, and provide the gamut from accommodation to adventure tourism. This is not new. We are very actively working through a variety of DMOs, Destination Marketing Organizations, to build that brand, where we are strong. Nova Scotia is a pretty amazing place to visit. We have endless tourism potential here. We are keeping an eye on the bouncing ball. We do not want uncontrolled developments; we want sustainability.

**Senator Oliver:** Are you building up a little fund in your budget to help subsidize some of the busing companies to get into some of these remote areas?

**Mr. Hicks:** No.

**Senator Oliver:** That is what I am getting at.

**Mr. Hicks:** We have thought that perhaps encouraging a tour operator to start running regular tours to, say, the Parrsboro area, where there are beautiful mineral deposits. Logistically, it would be difficult to tag along unpredictable passenger loads. How many seats would you keep empty for potentially local residents, who might want to take that coach back? From a logistical point of view, I do not see that being easily achieved.

However, I believe some of the local unregulated van operators here, in the province are already carrying visitors, tourists, not just residents in mini-vans to Parrsboro, for example. You could say, in that case, that the visitor load helps that mini-van

Vous êtes-vous demandé comment vous pourriez emboîter le pas à cette nouvelle tendance qui se dessine aux États-Unis et dans certaines régions du Canada, afin que nous puissions en bénéficier aussi en Nouvelle-Écosse? Et dans l'affirmative, comment vous y prendriez-vous pour transporter ainsi les gens vers ces destinations? Envisagez-vous d'offrir de nouveaux incitatifs à certains des exploitants de services d'autocar en Nouvelle-Écosse?

Par ailleurs, dès lors qu'on pense à la façon d'amener ainsi les gens dans les zones rurales, ne pourrait-on pas par la même occasion admettre que l'autocar peut également servir à transporter les gens des régions rurales et éloignées vers les villes?

**M. Hicks:** Pour ce qui est de la façon dont nous nous y prenons pour développer le produit touristique et lui apposer notre marque ici, en Nouvelle-Écosse, il y a toute une armée de gens qui s'en occupent. D'ailleurs, nous avons même des partenaires nationaux, la Commission canadienne du tourisme, qui, dans certains cas, participent à des initiatives concernant l'agrotourisme ou le tourisme autochtone, par exemple.

Les études de marché ont révélé que le tourisme d'aujourd'hui est très différent de ce qu'il était il y a 50 ans. À l'heure actuelle, les gens veulent vivre des expériences. Ils ne veulent pas se contenter de voir un beau paysage et de prendre de jolies photos, ils veulent littéralement faire partie du paysage. Nos voyageurs sont déjà nombreux à avoir découvert ce marché, et ils offrent toute la palette des services, depuis l'hébergement jusqu'au tourisme d'aventure. Nous travaillons très activement avec toute une palette d'organisations de marketing de destinations pour nous faire connaître dans ce domaine où nous sommes très forts. La Nouvelle-Écosse est un endroit assez étonnant à visiter. Notre potentiel touristique est illimité. Nous suivrons de très très près les tendances mais nous ne voulons pas de développement incontrôlé, ce qui nous intéresse, c'est la durabilité.

**Le sénateur Oliver:** Avez-vous prévu dans votre budget une petite caisse qui vous permettrait de subventionner certaines compagnies d'autocar afin qu'elles desservent certaines des régions les plus éloignées?

**M. Hicks:** Non.

**Le sénateur Oliver:** C'est à cela que je voulais en venir.

**M. Hicks:** Nous avons pensé à encourager peut-être un voyageur à commencer à offrir des liaisons régulières à destination, mettons, de la région de Parrsboro, là où il y a d'extraordinaires gisements minéraux. Sur le plan logistique, il serait difficile de prévoir des coefficients de remplissage éminemment imprévisibles: combien de sièges faut-il réserver aux gens de l'endroit qui voudraient profiter de l'autocar pour rentrer chez eux? Du point de vue logistique, je ne pense pas que cela soit très facile à faire.

Par contre, il y a déjà je crois dans la province des entreprises de transport par minifourgonnette qui transportent des visiteurs, des touristes, et pas simplement des résidents, par exemple jusqu'à Parrsboro. On pourrait dire que, dans ce cas-là, le tourisme vient

operator's market. To ask people to wear multiple hats in customer service delivery is sometimes to ask for complications and problems in customer service.

The real challenge we face here in Nova Scotia is how to maintain a good, local, long-haul service into all the communities, or as many communities as we can with large coaches. That is not an easy one. The package business is cross-subsidizing the cost of running the coach. If the company is also in the tour business, that is helping to offset that. It is not an easy issue to resolve. You cannot just abandon communities. I think in the local workings of the marketplace, perhaps the solution is not found in running the 50-passenger coach to some communities.

**Senator Oliver:** Is the mini van a solution?

**Mr. Hicks:** Yes. The question is: Who will deliver that? Will it be the large coach company that has the mini van division? I think that is a marketplace initiative that will work its way out. He who charges the cheapest price is not always going to win. He who gives the best customer service wins.

**Senator Callbeck:** This morning we heard from Mr. Campbell of Atlantic Tours Grey Line who indicated that he felt that the industry is a very poor marketer. The airline industry spends millions to promote its industry, as does the cruise line industry. However, that does not seem to apply to the motorcoach industry. What would you say about that?

**Mr. Hicks:** In fairness, yes, that is a fair statement to make. It is an important segment of our tourism product which is growing, especially in the delivery of coaches to large cruise ships. Every year our cruise ship traffic is increasing, to an extent that we are straining some of our resources, especially when we try to park 60 coaches in Peggy's Cove.

I do not think that the motorcoach touring market is in decline. There are as many people and probably more than there were. As all of us baby boomers age and eventually want to travel on vacation by coach, on what they call "fixed-itinerary tours." That market will continue to grow for quite a while.

The industry here is not large. There are not 50 operators as there are in Ontario. We have only a handful. There are probably limited resources and it is probably fair to say that there is limited coordination. It is an initiative that falls first and foremost to our own department of tourism, an agency, a council, called the Nova Scotia Tourism Partnership Council, to identify if that is a weakness, to bring that to their attention and to get some marketing dollars to help with that. A lot of what is being done in the industry is really trench warfare. You go to large travel shows as a coach operator, you meet and greet, you talk, and you build relationships. I believe the same approach is taken quite

compléter le marché desservi par ces entreprises de transport. Mais demander aux gens d'offrir à la clientèle un service polyvalent a parfois pour effet de multiplier les complications et les problèmes.

Le défi que nous devons relever ici en Nouvelle-Écosse consiste à maintenir un bon service à horaire fixe dans toutes les collectivités, ou dans le plus grand nombre de collectivités possible, avec de grands autocars. Ce n'est pas facile. L'industrie du forfait contre-subventionne le coût de fonctionnement de l'autocar. Si l'entreprise offre aussi des circuits touristiques, cela aide à compenser. Ce n'est pas un problème facile à résoudre. On ne peut tout simplement pas abandonner les collectivités. Je pense qu'en raison de la situation du marché local, la solution n'est peut-être pas d'avoir un autocar de 50 passagers qui dessert certaines de ces collectivités.

**Le sénateur Oliver:** La fourgonnette est-elle la solution?

**M. Hicks:** Oui. Il s'agit de savoir qui va fournir ce service. Est-ce que ce sera l'autocariste qui aura une division minibus? Je pense qu'il s'agit là d'une initiative qui devra venir du marché. Celui qui offre le prix le moins élevé ne gagne pas toujours. C'est celui qui offre le meilleur service au client qui gagne.

**Le sénateur Callbeck:** Ce matin nous avons entendu M. Campbell de Atlantic Tours Grey Ligne qui nous a dit qu'à son avis l'industrie ne faisait pas un très bon travail de marketing. L'industrie des lignes aériennes dépense des millions pour promouvoir son secteur, tout comme l'industrie des paquebots de croisière. Cependant, ça ne semble pas être le cas de l'industrie du transport par autocar. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

**M. Hicks:** Franchement, oui, je pense que ce que vous dites est juste. Il s'agit là d'un important segment de notre produit touristique qui est en train de se développer, tout particulièrement pour desservir les grands paquebots de croisière avec des autocars. Chaque année le trafic des paquebots de croisière augmente, au point où certaines de nos ressources sont mises à dure épreuve, particulièrement lorsqu'on tente de garer 60 autocars à Peggy's Cove.

Je ne crois pas que le marché des circuits touristiques par autocar soit en baisse. Il y a tout autant de gens et peut-être même plus qu'auparavant. À mesure que nous, les baby boomers, vieilliront, nous voudrions un jour partir en vacances en autocar, faire ce qu'on appelle des «circuits à itinéraire fixe». Ce marché va continuer de croître encore pendant un moment.

Dans notre région, ce n'est pas un grand secteur. Il n'y a pas 50 autocaristes comme en Ontario. Il n'y en a qu'une poignée. Les ressources sont sans doute limitées et on peut sans doute dire que la coordination est limitée. C'est une initiative qui relève d'abord et avant tout de notre ministère du Tourisme, d'une agence, un conseil, qui s'appelle le Nova Scotia Tourism Partnership Council, qui devra déterminer s'il s'agit d'une faiblesse, et porter cette question à leur attention, et aller chercher un budget de commercialisation pour aider à corriger le problème. Dans une large mesure, ce secteur mène en réalité une guerre de tranchée. Les autocaristes se rendent dans des expositions



successfully with the cruise industry on the part of a lot of the motorcoach operators.

**Senator Callbeck:** Denis Campbell, if I remember correctly, said that the figures were declining but, he said that in Nova Scotia, that cannot be because he tripled his business in seven years.

**Mr. Hicks:** As you have heard from people today, we have two provincial motorcoach companies, both of whom are now operating in Nova Scotia. They say that this is generating a significant part of their revenue, vis-à-vis home operations. Obviously, we have a billion dollar industry here, and we have some pretty strong product in the cruise sector.

**Senator Jaffer:** Did September 11 affect the tourism industry here?

**Mr. Hicks:** We did a survey of our roughly 1,100 members. The bulk of our membership would come from the accommodation sector. The impact in the short term was significant. Businesses took extreme financial hits, some were just about brought to their knees. The study we did indicated that there was an immediate business impact and then there was recovery the following month. For a lot, the recovery was slower. We have a very strong fall tourism season here. Although those events did have an impact, it was, eventually, not as great as it was in the first four weeks. We did hold large meetings of thousands of people, although some meetings were cancelled.

At times, my job is to look after a lot of our information technology and deal with the needs of our industry. Web statistics are awesome this year, and the numbers are increasing. Inquiries are up. We are anticipating a fairly strong year. I think we have some wonderful advantages. We are close to home for a lot of the folks who will visit us. We are safe. We are clean, and if we do not have another war and we do not see fuel prices doubling and any of the other things that have large-scale impacts on people's propensity to travel, then I think we will have a pretty awesome year.

**Senator Jaffer:** With the tendency of people, especially in the U.S., to be reluctant to go abroad, the choice could be Canada.

**Mr. Hicks:** Yes. The 10,000 or so people who were stranded here and who ultimately continued their trip, became incredible ambassadors for our province. One of our staff at a convention in Nevada was basically hugged by two or three other delegates who had friends or family stranded in Halifax on September 11. Word of mouth has a lot of power.

touristiques pour rencontrer des gens, leur parler et établir des liens. Je crois que bon nombre d'autocaristes adoptent la même approche avec succès auprès des croisiéristes.

**Le sénateur Callbeck:** Denis Campbell, si j'ai bonne mémoire, a dit que les chiffres étaient à la baisse, mais il a dit qu'en Nouvelle-Écosse, cela ne peut pas être le cas car son entreprise a triplé en sept ans.

**M. Hicks:** Comme les gens l'ont dit ici aujourd'hui, il y a en Nouvelle-Écosse deux entreprises provinciales de transport par autocar. Elles disent que leurs activités ici dans la province génèrent une partie importante de leurs revenus. Naturellement, nous avons ici une industrie d'un milliard de dollars, et nous avons un produit assez solide dans le secteur des croisières.

**Le sénateur Jaffer:** Les événements du 11 septembre ont-ils affecté l'industrie touristique ici?

**M. Hicks:** Nous avons fait un sondage auprès des quelque 1 100 membres de notre association. La plupart de nos membres représentent le secteur de l'hébergement. L'impact à court terme a été important. Les entreprises ont été durement touchées sur le plan financier, certaines ont pratiquement été acculées à la faillite. L'étude que nous avons faite révèle que l'impact pour les entreprises a été immédiat mais qu'il y a eu une reprise dès le mois suivant. Pour bon nombre d'entreprises, la reprise a été plus lente. L'automne est une excellente saison pour le tourisme ici. Bien que ces événements aient eu un impact, celui-ci n'a pas été aussi important qu'il l'a été au cours des quatre premières semaines. D'importants congrès réunissant des milliers de personnes se sont tenus ici, bien que certains de ces congrès aient été annulés.

Parfois, mon travail consiste à m'occuper de notre technologie de l'information et à répondre aux besoins de notre industrie. Les statistiques pour le Web sont impressionnantes cette année, et les chiffres augmentent. Le nombre de demandes de renseignements augmente. Nous prévoyons une année assez bonne. Je pense que nous avons certains avantages merveilleux. Nous sommes tout près pour bien des gens qui veulent venir nous visiter. Notre province est sécuritaire. Elle est propre, et s'il n'y pas une autre guerre et si les prix du carburant ne doublent pas et qu'il n'y a rien d'autre qui puisse avoir un impact majeur sur la tendance des gens à vouloir voyager, alors je pense que nous aurons une année assez impressionnante.

**Le sénateur Jaffer:** Étant donné que les gens, particulièrement aux États-Unis, ont tendance à hésiter à voyager à l'étranger, ils pourraient choisir le Canada.

**M. Hicks:** Oui. Les 10 000 personnes environ qui se sont trouvées en rade ici et qui ont plus tard poursuivi leur voyage, sont devenues d'excellents ambassadeurs pour notre province. Un membre de notre personnel qui se trouvait à un congrès au Nevada a rencontré deux ou trois délégués qui l'ont serré dans leurs bras parce qu'ils avaient des amis ou des membres de leur famille qui s'étaient trouvés à Halifax le 11 septembre. Le bouche-à-oreille donne d'excellents résultats.

**Senator Forrestall:** The Canadian government produced a publication called "Great Friends," and it was based on what Canada did after September 11.

**Mr. Hicks:** They like to document these things.

**Senator Forrestall:** We took down probably 100 of these coffee table books, and they were gone in two or three days. The Canadian government will make a fortune on this publication, selling it in the United States. You never know where publicity will come from.

**The Chairman:** Thank you very much.

**Mr. Hicks:** I would like to remind you all that Halifax is a wonderful dining and entertainment capital.

**The Chairman:** That is why we come back here. Thank you.

The next witnesses are from the Ecology Action Centre, Ms Stephanie Sodero, and Ms Alexandra Fischer.

**Ms Stephanie Sodero, TRAX Coordinator, Active and Safe Routes to School Coordinator, Ecology Action Centre:** My co-worker, Alexandra Fischer and I work for the TRAX project at the Ecology Action Centre. TRAX stands for Transportation Halifax. We work towards sustainable transportation. By "sustainable" we mean biking, bus use, walking, car pooling, that is our day job.

I was asked to encourage students to speak today but, unfortunately, it is spring break, so I only have two written comments to read. Is that okay?

**The Chairman:** Yes.

**Ms Sodero:** Based on the minutes that I have received, I understand that you have two main questions: Why has bus use declined, assuming that it has; and, how do we increase bus use?

To address the first question, why has bus use declined, my family has a home in Whycocomagh, Cape Breton which, as any of you who have been to Cape Breton will know, is gorgeous. You can go canoeing and swimming. My family meets down there every summer. Not being a car driver or a car owner, I want to get down there on my vacation and I want to spend as little time getting there as possible. To get there, if I take the bus, it takes five and a half hours, and it costs me \$48.59. If I take a van shuttle, it takes only four hours and it costs me only \$40.00. You ask: Why has bus use declined? That is one answer. There is competition in other sectors, not among the bus users. I use the van to go there. It is faster. It is less expensive. It offers more individualized service. It can drop me off at my door sometimes. It drops me off closer to where I live, and it is even more fun to sit on a van. People on the van tend to talk more in a van pool, whereas on a bus you tend to just stick to yourself a bit more, I find. It is safe.

**Le sénateur Forrestall:** Le gouvernement canadien a produit une publication intitulée Great Friends au sujet de ce que le Canada a fait à la suite des événements du 11 septembre.

**M. Hicks:** Le gouvernement aime documenter ce genre de choses.

**Le sénateur Forrestall:** Nous avons apporté une centaine de ces livres cadeaux, et ils avaient disparu en deux ou trois jours. Le gouvernement canadien fera fortune avec cette publication en la vendant aux États-Unis. On ne sait jamais d'où viendra la publicité.

**La présidente:** Merci beaucoup.

**M. Hicks:** J'aimerais vous rappeler à tous que Halifax est une capitale où l'on retrouve de merveilleux restaurants et d'excellents divertissements.

**La présidente:** C'est pour cette raison que nous revenons ici. Merci.

Les témoins suivants sont Mme Stephanie Sodero et Mme Alexandra Fischer de Ecology Action Centre.

**Mme Stephanie Sodero, coordonnatrice du système TRAX et coordonnatrice du Programme aller-retour actif et sécuritaire pour l'école, Ecology Action Centre:** Ma collègue, Alexandra Fischer, et moi-même travaillons pour le projet TRAX au Ecology Action Centre. TRAX signifie Transportation Halifax. Nous travaillons pour en arriver au transport durable. Par «durable» nous voulons dire le vélo, l'autobus, la marche, le covoiturage, c'est ce que nous faisons tous les jours.

On m'a demandé d'encourager les étudiants à prendre la parole aujourd'hui, mais malheureusement c'est le congé scolaire et je n'ai que deux observations écrites à lire. Est-ce que cela vous convient?

**La présidente:** Oui.

**Mme Sodero:** D'après l'information que j'ai reçue, je crois comprendre que vous avez deux principales questions: Pourquoi l'usage de l'autobus a-t-il diminué, en supposant que c'est le cas; et, comment pouvons-nous accroître l'usage de l'autobus?

Pour répondre d'abord à la première question, c'est-à-dire pourquoi l'usage de l'autobus a diminué, ma famille a une maison à Whycocomagh, au Cap-Breton qui, comme bon nombre d'entre vous qui y sont allés le savent, est de toute beauté. On peut y faire du canot et de la natation. Les membres de ma famille s'y rencontrent tous les étés. Comme je ne conduis pas de voiture et que je ne suis pas propriétaire de voiture, je veux me rendre là-bas pour mes vacances et je veux passer le moins de temps possible à faire le trajet. En autocar, il me faut cinq heures et demie pour m'y rendre au coût de 48,59 \$. Si je prends une fourgonnette qui fait la navette, il me faut seulement quatre heures au coût de 40 \$. Vous demandez pourquoi l'usage de l'autobus a diminué? Voilà une réponse. Il y a concurrence dans d'autres secteurs, non pas entre les usagers d'autocars. Je prends la fourgonnette pour m'y rendre. C'est plus rapide et c'est moins coûteux. Le service est plus individualisé. Je me fais parfois déposer à la porte. Je me fais déposer plus près de là où je vis, et c'est encore plus agréable de



I was reading Mr. Gow of Transport 2000 who made some comments at a previous session about safety. In my experience in Nova Scotia at least, van shuttles are very safe.

Environmentally, and that is the perspective from which I speak, a full van shuttle is better than a half empty bus. The service, by the way, is the same for both buses and vans going from, say, Whycocomagh to Halifax. We have six or seven vans going from Cape Breton to Halifax each day. However, it is probably better to have one full bus rather than six or seven shuttles, but the shuttles offer more convenience, more flexibility in the times they leave, and the places they pick up and drop off.

With regard to both bus and van shuttles, there is an issue of price. Working for an NGO, I do not travel as much as I might otherwise. The cost is restrictive.

However, from an environmental perspective, this is not necessarily a bad thing. The previous speaker talked about tourism and wanting people to travel. Environmentally, we are encouraging people, if they do travel, say, for vacations, to stay a little closer to home rather than flying across the world. The further you go, the greater the environmental impact.

I went to a conference in Tatamagouche, Nova Scotia, a couple of weekends ago. There was no way I could get there without a car. There was no bus. There is no train, and there is no van service. I was stuck. I was fortunate that I could carpool with somebody. However, from a social equity point of view, somebody who cannot afford to own a car would be stuck.

You are also dealing with the issue of competition and whether deregulating would increase bus ridership. That is my rudimentary understanding of the issue. My feeling is that the competition is not between buses but actually between buses and cars, or buses and van pooling, or buses and airplanes. Cars are more comfortable, more convenient and more expensive but, once you have arrived at your destination, the costs are often outweighed by the benefits.

However, cars are the least environmentally sustainable mode of transportation. In Nova Scotia, \$200 million is spent annually on health care costs related to car use. Only 33 per cent of Nova Scotian youth qualify as physically fit. Cars emit fossil fuel gasses, and that leads to global warming and climate change. They cause noise pollution and air pollution, habitat loss and a myriad of other problems.

faire le voyage en fourgonnette. Les gens ont tendance à se parler davantage entre eux tandis qu'en autocar, je trouve que les gens ont plutôt tendance à rester dans leur coin. C'est sûr.

Je lisais le témoignage de M. Gow de Transport 2000 qui a fait certaines observations lors d'une séance précédente au sujet de la sécurité. D'après mon expérience en Nouvelle-Écosse tout au moins, les fourgonnettes, qui font la navette sont très sécuritaires.

Sur le plan environnemental, et c'est de ce point de vue que je parle, une fourgonnette pleine c'est mieux qu'un autocar à moitié vide. Au fait, le service est le même pour les autocars et les fourgonnettes disons pour le trajet de Whycocomagh à Halifax. Nous avons six ou sept fourgonnettes qui font tous les jours la navette entre le Cap-Breton et Halifax. Cependant, il est sans doute préférable d'avoir un autocar plein plutôt que six ou sept navettes, mais les navettes sont plus commodées et offrent un plus grand choix pour ce qui est des heures de départ et des endroits où elles peuvent venir vous chercher et vous laisser descendre.

Il y a un problème de prix, peu importe que l'on parle des autocars ou des minibus. Comme je travaille pour un ONG, je ne me déplace peut-être pas autant que je le voudrais en raison du coût.

Cependant, sur le plan environnemental, ce n'est pas nécessairement une mauvaise chose. Le témoin précédent parlait du tourisme et a dit qu'il voulait que les gens voyagent. Sur le plan environnemental, nous encourageons les gens, s'ils voyagent, disons, pour aller en vacances, de rester un peu plus près de chez eux plutôt que de prendre l'avion pour se rendre à l'autre bout du monde. Plus on va loin, plus grand est l'impact environnemental.

Je suis allée à une conférence à Tatamagouche en Nouvelle-Écosse il y a quelques semaines. Il m'était impossible de m'y rendre sans une voiture. Il n'y avait pas d'autocar ni de train ni de service de minibus. Je n'avais pas le choix. J'ai eu la chance de pouvoir faire du covoiturage avec une autre personne. Cependant, du point de vue de l'équité sociale, une personne qui n'aurait pas les moyens d'avoir une voiture serait mal prise.

Vous examinez par ailleurs la question de la concurrence et si la déréglementation augmenterait l'achalandage du transport par autocar. Je vais vous expliquer ma façon rudimentaire de comprendre la question. J'ai l'impression que la concurrence ne se fait pas entre les autocars mais entre les autocars et les voitures, ou entre les autocars et les fourgonnettes, ou les autocars et les avions. Les voitures sont plus confortables, plus pratiques et plus coûteuses mais, lorsqu'on est arrivé à destination, les avantages l'emportent souvent sur les coûts.

Cependant, les voitures constituent le mode de transport le moins durable du point de vue de l'environnement. En Nouvelle-Écosse, les coûts en soins de santé liés à l'utilisation de la voiture s'élèvent à 200 millions de dollars par an. Seulement 33 p. 100 des jeunes de la Nouvelle-Écosse sont en bonne forme physique. Les voitures émettent des gaz à effet de serre qui réchauffent la planète et contribuent au changement climatique. Elles causent la pollution par le bruit et la pollution de l'air, la perte de l'habitat et une série d'autres problèmes.

How do we increase bus use? Of course, that leads to the question of whether we should increase bus use. In terms of social and environmental equity, there should be a means of getting around that is not based on car use. Given that answer, how do we increase bus use?

Van pooling, in my particular case, offers a better service. Perhaps buses could start to offer van pool services. Van pools could service the more rural routes and then feed into the larger, more mainstream route.

To ratify Kyoto, we would put in place a whole series of incentives to increase energy conservation, decrease fossil fuel consumption, and decrease the fuel tax on buses or vans. That is done in Quebec. We would invest in intercity transit. When I get to a city, I usually meet somebody who can drive me around, but it would be nice if there were a dependable bus system in the city.

Encouraging bus use is the flip side of discouraging car use. One way of doing that would be to increase the price of driving to reflect its true costs. An engineering professor at Dalhousie, Larry Hughes, estimates that \$3,340 per vehicle needs to be added to the cost of each vehicle in Nova Scotia to reflect the social and environmental costs not captured in the prices that a driver pays. This could involve increasing the fuel tax, and putting a higher tax on larger, more polluting vehicles such as SUVs.

In conclusion, to address social and environmental equity, there should be mass transit servicing all areas, urban and rural. Whether it is done by van, train or bus is irrelevant. The answer probably lies in a combination of all three.

Competition is not among bus companies but between buses and cars, so if we want to increase ridership, we should get people out of cars. That is the main way to do it.

We received two written comments. Alex will read the first one.

**Ms Alexandra Fischer, TRAX Coordinator, Active and Safe Routes to School Coordinator, Ecology Action Centre:** This is a written comment we received from a Ph.D. student at the Department of Economics, Acadia University who asked me to pass on his brief comments to the committee. He wrote:

I ride the Acadian Lines bus from Wolfville to Halifax from time to time. I take the bus, rather than driving, because I am able to do some work on the bus. As an academic, I have work that is sufficiently portable to permit this. However, the service is far from ideal.

Problems I have with this service:

Comment pouvons-nous accroître l'utilisation de l'autocar? Naturellement, il faut se demander si nous devrions accroître l'utilisation de l'autocar. Sur le plan de l'équité sociale et environnementale, il devrait y avoir une façon de se déplacer qui ne soit pas fondée sur l'utilisation d'une voiture. Étant donné cette réponse, comment pouvons-nous accroître l'utilisation de l'autocar?

Dans mon cas en particulier, la fourgonnette offre un meilleur service. Les autocars pourraient peut-être commencer à offrir de tels services. Les fourgonnettes pourraient desservir les routes plus rurales et ensuite alimenter les routes plus importantes.

Pour ratifier le protocole de Kyoto, nous pourrions mettre en place toute une série de mesures d'incitation pour accroître la conservation de l'énergie, réduire la consommation des combustibles fossiles et réduire la taxe sur les carburants pour les autocars ou les fourgonnettes. On le fait au Québec. Nous pourrions investir dans le transport interurbain. Lorsque je me rends dans une ville, je rencontre habituellement quelqu'un qui peut me conduire d'un endroit à l'autre, mais ce serait bien s'il y avait un réseau d'autobus fiable dans la ville.

Si on veut encourager l'utilisation de l'autocar, il faut décourager l'utilisation de la voiture. Une façon de le faire serait d'augmenter le coût de conduite d'une voiture afin de refléter le coût réel. Un professeur d'ingénierie de Dalhousie, Larry Hughes, estime qu'il faut ajouter 3 340 \$ par véhicule au coût de chaque véhicule en Nouvelle-Écosse pour refléter les coûts sociaux et environnementaux qui ne sont pas compris dans le prix qu'un conducteur paie. Cela pourrait se faire entre autres en augmentant la taxe sur le carburant, et en imposant une taxe plus élevée sur les véhicules qui polluent davantage, notamment les VLT.

En conclusion, pour assurer l'équité sociale et environnementale, il faut instaurer des services de transport en commun dans toutes les régions, urbaines et rurales. Il importe peu de savoir si on utilisera des fourgonnettes, le train ou l'autobus. La solution réside probablement dans une combinaison des trois.

Il n'y a pas de concurrence entre les entreprises de transport par autobus, mais bien entre l'autobus et la voiture, si bien que si l'on veut augmenter le nombre d'usagers des autobus, il faut sortir les gens de leur voiture. C'est le meilleur moyen d'y arriver.

Nous avons reçu deux textes. Alex lira le premier.

**Mme Alexandra Fischer, coordonnatrice de TRAX, Programme aller-retour actif et sécuritaire pour l'école:** Il s'agit d'un texte que nous avons reçu d'un étudiant au doctorat au Département d'économie de l'université Acadia, qui m'a demandé de transmettre au comité ses brèves observations. Il écrit:

De temps en temps, je prends l'autobus de la Acadian Lines pour me rendre de Wolfville à Halifax. Je préfère l'autobus à ma voiture parce que je peux travailler un peu à bord de l'autobus. Étant donné que je suis universitaire, mon travail est suffisamment portable pour me permettre de faire cela. Cependant, le service est loin d'être idéal.

Voici ce que je reproche au service:



1) Cost. At \$30 for a return trip, it is more expensive for me to take the bus than it is to drive. This high cost renders the bus as an option only for people who are not yet able to afford a car, or who can justify it as I do, an opportunity to work/sleep.

2) Inconvenient schedule. For persons such as myself, access to Halifax International Airport is important. To get to/from the airport from/to Wolfville, one must wait in Halifax for a connection. A trip to the airport takes at least three times as long as driving or renting a limo, and it is only possible at times that have no relation to flight times.

3) Station location. Getting from the bus station to Dalhousie University or Downtown (my destinations) is not easy. It is about a 45 minute walk downtown, and about a half hour to Dal. There does not seem to be any effort to coordinate city buses with either the Acadian Lines bus schedule, or to even provide a city bus that has a pickup handy to the bus station. As such, one must wait on Robie, regardless of the weather, and frequently for a long time, to catch a city bus.

4) Uncomfortable. Seats tend to be cramped and crammed close together. Riding on a full bus is not fun. It is less comfortable than a crowded airplane, and the ride is less smooth.

As an environmental economist, the only way that the environmental advantages of buses will be exploited is if people who ride the bus are subsidized by those who cause more damage to the environment. Note that there are a range of other benefits that are conferred by using the bus.

Easy solution (practically, not politically), put tolls on major roads. Use some of the revenue generated to subsidize buses (or trains). This would simultaneously increase the cost of taking a car trip and reduce the cost of a bus trip.

More difficult solution, effective and safe deregulation of busing. Buses must be safe, but competition must also be present. I'm not sure about NS, but in Ontario bus lines have monopoly rights on particular routes, and have even been able to shut down organized car pools which were seen as violating the 'motor carrier act.'

1) Le coût. À 30 \$ l'aller-retour, il m'en coûte plus cher de prendre l'autobus que de conduire ma voiture. Ce coût élevé fait que les seules personnes qui prennent l'autobus sont celles qui n'ont pas les moyens de s'offrir une voiture, ou qui ont des justifications comme les miennes, c'est-à-dire la possibilité de travailler ou de dormir en voyage.

2) Incommodité de l'horaire. Pour des personnes comme moi-même, l'accès à l'Aéroport international de Halifax est important. Pour se rendre à l'aéroport à partir de Wolfville ou pour en revenir, il faut attendre la correspondance à Halifax. Il faut trois fois plus de temps pour se rendre à l'aéroport en autobus que si l'on conduit ou si l'on loue une limousine, et encore là, ce n'est possible qu'à des moments où il n'y a pas de départs d'avion.

3) Emplacement de la gare routière. Il n'est pas facile de se rendre de la gare routière jusqu'à l'université Dalhousie ou en ville (mes destinations à moi). Il faut marcher environ 45 minutes pour se rendre en ville, et à peu près une demi-heure pour se rendre à l'université. On ne semble pas faire le moindre effort pour coordonner les autobus de la ville avec l'horaire des autobus de la Acadian Lines, ou même pour fournir un autobus de la ville qui faciliterait l'accès à la gare routière. Il faut donc attendre Robie, peu importe le temps qu'il fait, et il faut souvent attendre longtemps pour prendre un autobus municipal.

4) Le manque de confort. Les sièges sont trop étroits et rapprochés. Ce n'est pas agréable lorsque l'autobus est plein. C'est moins confortable qu'un avion bondé, et on est plus secoué.

En ma qualité d'économiste-écologue, j'affirme que l'on exploitera l'avantage écologique de l'autobus que si les usagers de l'autobus sont subventionnés par ceux qui causent plus de tort à l'environnement. Il faut remarquer que l'usage de l'autobus présente toute une série d'autres avantages.

On pourrait instaurer des péages sur les grandes routes, solution facile sur le plan pratique, mais non politique. On pourrait utiliser une part des revenus ainsi générés pour subventionner le transport par autobus (ou par train). Cela augmenterait le coût du voyage en voiture et réduirait le coût du voyage en autobus.

La déréglementation efficace et sécuritaire du transport par autobus serait une solution plus difficile. L'autobus doit être sécuritaire, mais il faut aussi qu'il y ait concurrence. J'ignore ce qu'il en est en Nouvelle-Écosse, mais je sais qu'en Ontario, les entreprises de transport par autobus ont des monopoles sur des circuits en particulier, et elles ont même pu faire interdire le covoiturage organisé, que l'on considèrerait être en violation de la Loi sur les transports routiers.

Most difficult solution, long range development plans to prevent sprawl and provide critical densities required to make transit effective (all modes). This is probably the most important, and the least likely to occur.

Another solution, technology. The lowest cost per person transportation mode, when full, is rail. However, at low densities and low usage rates, it is not efficient. Part of the attraction of rail is the fact that it is a much more comfortable ride. Cities are currently using two unit articulating buses on busy routes. Could such technology be applied to long run buses? I imagine a 'road train' much like is being used in truck transport. Two and three unit articulating buses that travel exclusively on highways. To be effective, such buses would require transfer stations built on the highways, and effective transit links from there to the centre of the nearby town.

Further, any solution that is going to promote buses must also separate the buses from traffic congestion. On four lane and greater highways, one lane must be for HOV/bus traffic only.

"HOV" means "high-occupancy vehicle. He goes on to state:

If buses must compete with the same congestion as the automobile, then the automobile is preferable, especially if it is cheaper, cleaner, roomier, and can take you to the door you want to get to.

Bottom line, marketing is not going to increase bus ridership. Bus (or rail or transit) ridership will only increase when the individuals sees a benefit to doing so. There are precious few people with the environmental consciousness to voluntarily inconvenience themselves to do what is right, when the overall impact of that right choice is minimal. We need to actively discriminate against the car by making those who use cars pay the full cost of using that car.

**Ms Sodero:** We received a second submission from another Ph.D. student. I asked him for his comments and he sent me eight pages, but I will only read the highlights. Wayne Groskzo was recently hired as the first cyclist and pedestrian coordinator for Halifax. He dedicates his time to figuring out where bike should lanes be in Halifax, and encouraging cycling.

Although the statistics show a decline in bus ridership over the past decades, I have a feeling this might begin to turn around. I can say that in my experience there seemed to be a very significant number of people on buses across the country this past summer. In general, my experiences of bus

La solution la plus difficile réside dans les plans d'aménagement urbain à long terme qui préviendraient l'étalement et donneraient les densités critiques voulues pour rendre les transports en commun efficaces (tous les modes). C'est probablement la solution qui s'impose le plus, mais aussi la moins susceptible d'être adoptée.

Il y a aussi une solution technologique. Le mode de transport le moins cher par personne, lorsqu'il est employé à pleine capacité, c'est le train. Cependant, le train n'est pas efficient lorsque la densité démographique et l'achalandage sont faibles. Si le train est attrayant, c'est entre autres parce qu'il est beaucoup plus confortable. Les villes utilisent en ce moment des autobus articulés sur les circuits achalandés. Pourrait-on appliquer cette technologie aux autobus de long parcours? J'imagine un «train routier» qui ressemblerait largement à ce qui se fait dans le transport par camion. Imaginez deux ou trois autobus articulés qui emprunteraient exclusivement les grandes artères. Pour que ces autobus soient efficaces, il faudrait bâtir des gares de correspondance sur les grandes routes et assurer des correspondances de ces gares au centre-ville.

En outre, toute solution qui vise à promouvoir le transport par autocar doit aussi le protéger de l'engorgement des routes. Sur les autoroutes à quatre voies ou plus, il faut réserver une voie au transport par autobus ou par VFDO.

«VFDO» désigne un véhicule à forte densité d'occupation. Il poursuit:

Si l'autobus doit affronter même encombrement que l'automobile, l'automobile est alors préférable, particulièrement si elle coûte moins cher, si elle est plus propre, plus spacieuse et peut vous conduire directement à l'endroit où vous voulez aller.

Chose certaine, ce n'est pas le marketing qui va augmenter le nombre d'utilisateurs du transport par autocar. Le nombre d'utilisateurs des autobus (ou du train ou du transport en commun) n'augmentera que si les personnes y trouvent leur compte. Rares sont les gens qui ont une conscience écologique telle qu'ils renoncent à la commodité pour le bien de l'environnement, surtout quand les effets de ce choix louable sont minimes. Nous devons défavoriser activement les usages de la voiture en les obligeant à payer le coût intégral de cet usage.

**Mme Sodero:** Nous avons reçu un deuxième mémoire d'un autre étudiant en doctorat. Je lui ai demandé ses commentaires et il m'a envoyé un texte de huit pages, mais je n'en lirai que les principaux passages. Wayne Groskzo a été récemment engagé à titre de premier coordonnateur de la circulation cycliste et piétonnière pour la ville de Halifax. Il s'emploie à faire le tracé des bandes cyclables et à encourager le cyclisme.

Même si les statistiques révèlent une baisse du nombre d'utilisateurs des autocars par rapport aux décennies antérieures, j'ai le sentiment qu'on peut inverser cette tendance. Je peux affirmer, pour l'avoir constaté, qu'il semblait y avoir un nombre de personnes à bord des



travel have been overwhelmingly positive. This is due in part to the friendliness and courtesy of many drivers, but mostly it's because of all the interesting people I've met and great conversations I've had on buses.

**Senator Oliver:** Do you have a copy of that that we could distribute?

**Ms Sodero:** I do not. I'm sorry.

**The Chairman:** You can read it.

**Ms Sodero:** I will just read two paragraphs from the eight pages. I hope Wayne will not mind.

I find it hard to imagine how more "competition" would be helpful to providing better inter-city bus transportation. Does this mean more different companies serving the same destinations? It doesn't make much sense to me to have two or more bus companies going to the same place. In theory, would these companies offer different prices and thus reduce fares? Would they just go at different times? I guess everywhere I've travelled in North America, I've only seen this situation once, with Greyhound and Red Arrow, which both travel between Edmonton and Calgary. I think different bus companies will primarily focus on different routes. So I guess I don't know if the regulation or lack of regulation has much effect on competition anyway.

The other paragraph is as follows:

I take long-distance buses a lot, and have a generally positive experience. I have explained some of my ideas earlier.

I will also add that I often bring a bicycle with me on buses and trains, to use the bicycle for local transportation at my destination. There are several barriers to bringing a bicycle — requirements that it be dismantled and put in a box, extra fees, and hassle. For myself, I have largely solved this problem by obtaining a "travel bike", which folds up into a small hockey bag. Even still, if the bus driver were to notice that the bag contains a bicycle, under current bus company policy the driver would be obliged to charge me extra for a "bicycle", even though it is no different from other luggage carried in duffle bags or hockey bags. I don't find this fair.

I think both the bus and train companies could attract another segment of passengers by being openly accommodating to cycle travellers. A bike rack on the back of the bus might not be too difficult to arrange.

autobus, partout au pays, l'été dernier. De manière générale, mon expérience du transport par autobus a été très positive. Cela était attribuable en partie à la gentillesse et à la courtoisie d'un grand nombre d'autocaristes mais c'est surtout parce que j'ai rencontré des tas de gens intéressants à bord des autobus, avec qui j'ai eu d'intéressantes conversations.

**Le sénateur Oliver:** Avez-vous des copies de ce texte que nous pourrions distribuer à tous?

**Mme Sodero:** Je n'en ai pas. Désolée.

**La présidente:** Vous pouvez nous en donner lecture.

**Mme Sodero:** Je lirai seulement deux paragraphes de ces huit pages. J'espère que Wayne ne m'en voudra pas.

J'ai du mal à imaginer comment une «concurrence» accrue nous aiderait à fournir un meilleur transport interurbain par autocar. Est-ce que plusieurs entreprises différentes desserviraient les mêmes destinations? Je ne crois pas qu'il soit très raisonnable que deux ou plusieurs entreprises de transport routier se rendent au même endroit. En théorie, ces entreprises offriraient-elles des prix différents et donc moins élevés? Est-ce qu'elles auraient simplement des horaires différents? Dans tous mes voyages en Amérique du Nord, et je n'ai été témoin de cette situation qu'une seule fois, avec Greyhound et Red Arrow, qui desservent toutes deux Edmonton et Calgary. Je crois que des entreprises différentes vont se démarquer surtout par des parcours différents. Je ne peux donc pas dire si la réglementation ou l'absence de réglementation a beaucoup d'effet sur la concurrence d'une manière ou d'une autre.

Voici l'autre paragraphe:

Je prends souvent l'autobus pour de longs parcours, et c'est généralement une expérience agréable. J'ai déjà fait valoir certaines de mes idées à ce sujet.

J'ajouterai que j'emporte souvent un vélo avec moi à bord de l'autobus ou du train, et que je me sers de ce vélo pour me déplacer une fois arrivé à destination. Il y a plusieurs obstacles à cela: on est obligé de démonter le vélo, de le mettre dans une boîte, il y a des frais supplémentaires et des tracas. J'ai réglé moi-même une bonne partie du problème en faisant l'acquisition d'un «vélo de voyage», qu'on télescope et range dans un petit sac de hockey. Même à cela, si l'autocariste remarquait que ce sac contient un vélo, conformément à la politique de l'entreprise, il serait obligé de me demander un peu plus pour le transport de cette «bicyclette», même si ce sac ne diffère en rien des sacs marins ou de hockey dont on se sert communément. Ce n'est pas juste.

Je crois que les compagnies ferroviaires et les autocaristes pourraient attirer une autre catégorie de voyageurs en se montrant plus accueillantes envers les cyclistes. Il ne serait pas très difficile de monter un support à bicyclettes à l'arrière de l'autocar.

**The Chairman:** What is the people's perception of public transit?

**Ms Sodero:** Of intercity transit?

**The Chairman:** We have your perception. How do you think people react to public transit?

**Ms Fischer:** Generally, people that I know in Halifax would associate it with being relatively expensive and inconvenient in terms of the schedule. There might be much to be gained by surveying customers to determine whether the schedules meet people's needs. I know from a recent trip from Moncton to Halifax, the return time was noon on a Sunday. Perhaps they could figure out the needs of customers going to and from major destinations like Halifax and making sure that they still can enjoy a Sunday at that destination. That type of thing might be one solution. People tend to perceive it as a longer, inconvenient and more expensive way to get to places.

**The Chairman:** Your TRAX project works to promote transportation options other than single occupancy car commuting. How have you done this, and have you been successful?

**Ms Fischer:** We have two main approaches. First, we work with large employers in the Halifax regional municipality, and we implement what we call "trip reduction programs," where we promote the alternatives, not by preaching the environmental benefits of doing so, but by putting in place concrete incentives. We put in place things like on-site bus ticket sales. We try to push for automatic bus pass deductions from salaries. We have not achieved that yet, but that is one of our goals.

In terms of carpooling, we offer a free car pool matching service to employees and try to get designated parking spots for carpoolers on sites.

We also try to promote active transportation through a program that we implement with nurses where we actually measure the health benefits that people can gain from becoming more active. As a way to sell active transportation we actually work with the health sector as well.

The other component of our work, apart from the trip reduction programs, would be just general public education, outreach, as well as being a very active member of a number of committees, such as the Bike Ways Task Force, the Chamber of Commerce Transportation Committee, and a number of different transportation-related committees.

As to our success rate, I believe that we are seen as an important voice for sustainable transportation in Halifax. We work very closely with the transit authority, with traffic and transportation. We have quite a strong media presence as well, and we are doing quite a bit of public education. We certainly face a lot of barriers in terms of a lack of supportive policies and the skewed incentive structure which favours the car. With our trip reduction programs, we are starting to introduce new ideas in the

**La présidente:** Quelle perception ont les gens du transport en commun?

**Mme Sodero:** Du transport interurbain?

**La présidente:** Nous savons ce que vous en pensez. Mais comment les gens régissent-ils envers le transport en commun?

**Mme Fischer:** De manière générale, les gens que je connais à Halifax le trouvent relativement cher et inconfortable pour ce qui est des horaires. On apprendrait beaucoup de choses en sondant les usagers pour déterminer si les horaires répondent à leurs besoins. Je me suis rendue récemment de Moncton à Halifax, et l'heure de retour était à midi le dimanche. On pourrait peut-être ainsi connaître les besoins des usagers qui se rendent aux grandes destinations comme Halifax et leur permettre de profiter d'un dimanche à cette destination. Cela pourrait être une solution. Les gens ont tendance à croire qu'il faut plus de temps pour se rendre quelque part, que ce n'est pas commode et que c'est plus cher.

**La présidente:** Votre projet TRAX fait la promotion des modes de transport autres que la voiture à passager unique. Comment avez-vous travaillé jusqu'à présent, et dans quelle mesure avez-vous réussi?

**Mme Fischer:** Nous avons deux grandes approches. Premièrement, nous travaillons de concert avec les grands employeurs de la municipalité régionale de Halifax, et nous mettons en oeuvre ce que nous appelons des «programmes de réduction des voyages», où nous faisons la promotion des modes de transport alternatifs, non pas en mettant l'accent sur les avantages pour l'environnement, mais en mettant en place des incitatifs concrets. Nous avons mis en place des mesures comme la vente de billets d'autobus sur place. Nous réclamons des déductions automatiques à la source pour l'achat de laissez-passer d'autobus. Nous n'y sommes pas encore parvenus, mais c'est l'un de nos buts.

Pour ce qui est du covoiturage, nous offrons un service gratuit de concordance aux employés et nous tâchons d'obtenir des places de stationnement désignées pour les covoitureurs.

Nous faisons également la promotion du transport actif grâce à un programme que nous mettons en oeuvre de concert avec les infirmières, où nous mesurons les avantages pour la santé que les gens peuvent retirer en devenant plus actifs. Pour vendre le transport actif, nous travaillons aussi avec le secteur de la santé.

L'autre aspect de notre travail, parallèlement au programme de réduction des voyages, est simplement l'éducation du grand public, la sensibilisation, et nous prenons aussi une part très active à un certain nombre de comités, comme le Bike Ways Task Force, le Comité du transport de la Chambre de commerce, et un certain nombre de divers comités liés au transport.

Pour ce qui est de notre taux de succès, je crois que nous sommes considérés comme une voix importante pour le transport viable à Halifax. Nous travaillons en étroite collaboration avec la commission de transport et les responsables, de la circulation et des transports en général. Nous sommes très présents dans les médias aussi, et nous faisons beaucoup d'éducation du public. Chose certaine, nous avons à surmonter un grand nombre d'obstacles étant donné le manque de politiques



Maritimes. This is something that no other organization has done yet here. It is slow going, but I think we are starting to make some steady progress.

**The Chairman:** Do you think increasing fuel taxes would really take people out of their cars? In Europe, for example, gasoline is sometimes three times the price it is here in Canada, and I do not think it has done anything to deter people from using their cars.

**Ms Fischer:** The statistics that we have indicate that there is a much higher rate of single occupancy car driving in North America. I think about 80 per cent of trips are made by car and something like 60 per cent are made by car in Europe. There are some statistics to suggest that fuel price is impacting the single-occupancy vehicle trips.

Cycling represents 1 per cent of Canadian trips and it is up to 20 to 30 per cent in some countries such as Denmark. I think fuel tax increases could have a significant impact.

**The Chairman:** Would you send us the statistics that you have you just mentioned?

**Ms Fischer:** Yes. I will.

**The Chairman:** What do you think is the role of the bus industry in Canada's overall strategy for dealing with environmental issues relating to transportation?

**Ms Fischer:** In terms of implementing the Kyoto Protocol relative to greenhouse gases or just environmental impacts in general?

**The Chairman:** Both.

**Ms Fischer:** I think that would be critical. Transportation is the number one source of greenhouse gas emissions, so tackling transportation is critical. Transit can only be competitive with the car if there is significant higher investment. Carpooling has proven to be quite a difficult sell, and cycling, realistically, can only be attractive to a small segment of the population. I see public transit as being one of the most critical alternatives to using the car. I would see investments in transit as being very important to addressing how Canada can meet its Kyoto commitments.

**The Chairman:** Do you want to add something, Ms Sodero?

**Ms Sodero:** The one other point I would mention relates to intercity busing. Cuba is holding a youth summit in May that has a largely environmental focus, so I think that them perceiving themselves as environmentally aware is progress.

**Senator Oliver:** My question is for Stephanie. I think the gist of your evidence related to vans, van pooling, and the use of feeder routes. You told us that when you had to go to your family estate

d'encouragement et la structure asymétrique qui favorise la voiture. Avec nos programmes de réduction des voyages, nous commençons à implanter de nouvelles idées dans les Maritimes. C'est une chose qu'aucune autre organisation n'a encore faite ici. Les choses vont lentement, mais je crois que nous commençons à faire des progrès constants.

**La présidente:** Croyez-vous que l'augmentation des taxes sur le carburant vont vraiment convaincre les gens de cesser de circuler en voiture? En Europe, par exemple, l'essence coûte parfois trois fois plus cher qu'ici au Canada, et je ne crois pas que cela décourage les gens de se servir de leur voiture.

**Mme Fischer:** D'après nos statistiques, le nombre de voitures à passager unique est beaucoup plus élevé en Amérique du Nord. Je crois qu'on se sert de la voiture pour se déplacer dans 80 p. 100 des cas, et c'est quelque chose comme 60 p. 100 en Europe. Certaines statistiques semblent démontrer que le prix du carburant a pour effet d'abaisser le nombre de déplacements en voiture à passager unique.

Le cyclisme pour 1 p. 100 des déplacements au Canada, et dans certains pays comme le Danemark, cela va jusqu'à 20 et 30 p. 100. Je crois que l'augmentation des taxes sur le carburant pourrait avoir un effet important.

**La présidente:** Voulez-vous nous envoyer les statistiques que vous venez de citer?

**Mme Fischer:** Volontiers.

**La présidente:** À votre avis, quel rôle doit jouer l'industrie du transport par autocar dans la stratégie globale du Canada visant à remédier aux problèmes environnementaux relatifs au transport?

**Mme Fischer:** Pour ce qui est de mettre en oeuvre le protocole de Kyoto relativement aux gaz à effet de serre ou simplement aux effets sur l'environnement de manière générale?

**La présidente:** Les deux.

**Mme Fischer:** Je pense que ce rôle est critique. Le transport est la source numéro un des émissions de gaz à effet de serre, il est donc essentiel de s'attaquer à la question des transports. Le transport en commun ne peut faire concurrence à la voiture que si on y investit beaucoup plus. Il a été très difficile de vendre l'idée du covoiturage, et la bicyclette, soyons réalistes, ne peut attirer qu'un faible nombre de gens. Je crois que le transport en commun est l'une des solutions cruciales pour remplacer la voiture. Je crois qu'il sera très important d'investir dans le transport en commun si l'on veut que le Canada respecte ses engagements de Kyoto.

**La présidente:** Voulez-vous ajouter quelque chose, madame Sodero?

**Mme Sodero:** La seule chose que je veux ajouter a trait au transport interurbain par autocar. Cuba sera en mai prochain l'hôte d'un sommet de la jeunesse qui traitera surtout de questions écologiques, je crois donc que c'est déjà un progrès si ce pays s'estime sensibilisé aux problèmes écologiques.

**Le sénateur Oliver:** Ma question s'adresse à Stéphanie. Si j'ai bien compris votre témoignage, vous parlez essentiellement de fourgonnettes, de covoiturage en fourgonnettes et d'utilisation de

in Cape Breton, you chose the smaller van rather than a bus because it was convenient and you would have conversations with other passengers, and you would have conversations with other passengers. You also said that it was faster and it was a better price. You are here representing the Ecology Action Centre so I would like to know if this vehicle that was convenient, cheaper, and faster and so on, burned diesel or gas?

**Ms Sodero:** That is a very good question. I do not know. I failed to ask that question. I could find that out for you.

**Senator Forrestall:** Should it be burning a fossil fuel?

**Senator Oliver:** That is the issue.

**Ms Fischer:** There would be significant progress if we could start moving towards hydrogen vehicles and that type of thing. I think that would certainly be an important part of meeting our commitments under Kyoto, but I also think that is only one part of the solution. The new technologies will solve many local air quality problems, but they will not solve the problems resulting from the fact that our population is not active enough. It will not solve the problems of congestion or of respiratory disease. It will not reduce the costs of car accidents. I think that certainly can be one aspect of the solution, but it is not comprehensive in and of itself.

**Senator Oliver:** My second question for Stephanie is: How many passengers did this van that you talked about hold, and was there a bathroom facility in the van? Was food available?

**Ms Sodero:** I think there were about 10 people. There was no bathroom facility that I was aware of, and the lunch I packed was the only food available to me. It was still comfortable, and there were stops along the way. We stopped at Tim Hortons, so facilities and services were available there.

**Senator Callbeck:** Stephanie, you mentioned that taking the van was cheaper. In taking that trip to your summer home, what was the difference in price between the van and the bus?

**Ms Sodero:** It was \$40 for the van and \$48.59 one-way on the bus, so \$8.00.

**Senator Callbeck:** That is 20 per cent.

**Ms Fischer:** To compare the price of the bus and train, a recent trip I took to Moncton cost \$89 by bus whereas it would have been \$105 by train. The bus option was cheaper, but the van option is cheaper still.

**Senator Callbeck:** You mentioned deregulation and you went on to say that you felt the competition was between the buses and the cars and the airplanes. Are you for deregulation or not?

lignes rabattues. Vous nous avez dit que lorsque vous vous rendez à la propriété familiale au Cap-Breton, vous préférez la fourgonnette, qui est plus petite, à l'autocar parce que cela est plus commode et que cela vous permet de causer avec les autres passagers. Vous avez dit également que c'est un mode de transport plus rapide et économique. Vous représentez ici le Ecology Action Centre, je voudrais donc savoir si ce véhicule que vous trouviez plus commode, moins coûteux et plus rapide, consommait du gazole ou de l'essence?

**Mme Sodero:** Très bonne question. J'ignore la réponse. Je n'ai pas posé cette question. Mais je peux le savoir, si vous voulez.

**Le sénateur Forrestall:** Devrait-il consommer un combustible fossile?

**Le sénateur Oliver:** Toute la question est là.

**Mme Fischer:** On accomplirait des progrès importants si l'on s'orientait vers les véhicules dotés d'un moteur à hydrogène, ce genre de choses. Cela nous aiderait beaucoup à respecter nos engagements de Kyoto, mais je crois aussi que ce n'est qu'un élément de la solution. Les nouvelles technologies vont résoudre bon nombre de problèmes locaux relatifs à la qualité de l'air, mais elles ne régleront pas les problèmes résultant du fait que notre population n'est pas suffisamment active. Elles ne remédieront pas au problème de congestion ou de maladies respiratoires. Elles ne réduiront pas non plus les coûts des accidents de voiture. Je pense que la technologie est sûrement un élément de la solution, mais ce n'est pas une solution complète en soi.

**Le sénateur Oliver:** Ma deuxième question s'adresse encore à Stéphanie: combien y avait-il de passagers dans cette fourgonnette dont vous nous avez parlé, et y avait-il une toilette à bord? Est-ce qu'on vous a offert à manger?

**Mme Sodero:** Je crois qu'il y avait une dizaine de personnes à bord. Il n'y avait pas de toilette dans le véhicule à ma connaissance, et le repas que j'avais emporté était tout ce que j'avais à manger. C'était tout de même confortable, et il y avait des arrêts en chemin. Nous nous sommes arrêtés à des Tim Horton, et on avait donc accès à leurs services et à leurs toilettes.

**Le sénateur Callbeck:** Stéphanie, vous avez dit qu'il vous avait coûté moins cher de prendre cette fourgonnette. Lorsque vous vous êtes rendue à votre maison d'été, quelle était la différence de prix entre la fourgonnette et l'autocar?

**Mme Sodero:** Il en coûtait 40 \$ pour la fourgonnette et 48.59 \$, aller seulement pour l'autocar, donc 8 \$.

**Le sénateur Callbeck:** C'est 20 p. 100.

**Mme Fischer:** Si l'on veut comparer le prix de l'autocar et du train, je me suis rendue récemment à Moncton, et cela m'a coûté 89 \$ pour l'autocar, alors que le prix aurait été de 105 \$ par train. L'autocar était moins cher, mais la fourgonnette coûte encore moins.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez parlé de déréglementation, et vous avez dit qu'à votre avis, la concurrence se situait entre l'autocar, d'une part, et la voiture et l'avion, d'autre part. Êtes-vous favorable à la déréglementation ou non?



**Ms Sodero:** I tried to make sense of the document that I was e-mailed but it is a little above my understanding of the issue. I think of deregulation and privatization as being the same thing. In privatization, the main goal is to make money, and rural routes will not make money, so rural communities will not be serviced. Ridership will increase with privatization, because they will be servicing the most profitable routes, which are serviced anyway. In my understanding of the issue, I would lean towards regulation, or at least not privatization.

**The Chairman:** Thank you, Stephanie and Alexandra. We really appreciate having you here with us this afternoon.

Our next witness is from the P.E.I Senior Citizens' Federation Inc., Ms Olive Bryanton. From the Senior College of Prince Edward Island will be Mr. Ron Irving, who is president, and from Seniors Active Living Centre, Ms Connie Auld, who is president. As well we will hear from Ms Joan Lay who is the president of Canadian Pensioner's Concerned, Nova Scotia. Welcome to our committee.

**Ms Olive Bryanton, Coordinator, P.E.I Senior Citizens' Federation Inc.:** Thank you for this opportunity to present on behalf of seniors in our province. Three of us will be presenting and we will each focus on a different area.

My focus will be on the demographic and economic trends in P.E.I. and the Atlantic region. Connie will focus on the current situation on P.E.I. as we know it, as it relates to getting from point A to point B, and Ron will focus on current P.E.I. regulations and how appropriate bus service will help address the issues about our environment.

The federation is a provincial organization, the main objectives of which are to provide education for seniors, decision makers, and others interested in the aging process, to educate government and other decision-making bodies on issues that affect seniors' lives, and to help dispel the negative myths and stereotypes about the aged and aging.

I will focus on the demographic and economic trends and I will touch on the population aging, on the key demographic trends, key economic trends, and planning for the future.

The population of Atlantic Canada is one of the most rapidly aging populations in the world. In less than 40 years, nearly one out of three people will be 65 years of age or older. Our population will gradually age until 2011 and then it will increase at a very rapid pace until the year 2036, after which time the aging of the population will level off. The key message is that the aging of the population will not occur overnight. We know it is coming and we have time to plan and prepare.

One of the key demographic trends for this part of the country is the declining population growth. The population in Atlantic Canada is growing much more slowly than that of Canada as a

**Mme Sodero:** J'ai essayé de comprendre le document que j'ai reçu par courrier électronique, mais il dépasse mon entendement. Pour moi, déréglementation et privatisation, c'est la même chose. L'objectif essentiel de la privatisation est de gagner de l'argent, mais comme les routes rurales ne sont pas rentables, les localités rurales ne seront pas desservies. Le nombre de voyageurs va augmenter grâce à la privatisation, puisque les entreprises vont desservir les routes les plus rentables qui, de toute façon, sont déjà desservies. J'aurais plutôt tendance à opter pour la réglementation, et du moins, pas pour la privatisation.

**La présidente:** Merci, Stéphanie et Alexandra. Nous apprécions beaucoup votre présence parmi nous aujourd'hui.

Notre témoin suivant représente la Fédération des personnes âgées de l'Île-du-Prince-Édouard: c'est Mme Olive Bryanton. Le Senior College of Prince Edward Island sera représenté par M. Ron Irving, qui en est le président, et le Seniors Active Living Centre, par sa présidente, Mme Connie Auld. Nous entendrons également Mme Joan Lay, la présidente de la Corporation canadienne des retraités intéressés de Nouvelle-Écosse. Je vous souhaite la bienvenue à notre comité.

**Mme Olive Bryanton, coordinatrice de la Fédération des personnes âgées de l'Île-du-Prince-Édouard:** Je vous remercie de nous donner l'occasion d'intervenir au nom des personnes âgées de notre province. Nous serons trois à présenter notre exposé et chacun d'entre nous mettra l'accent sur un thème différent.

Je vais parler principalement des tendances démographiques et économiques de l'Île-du-Prince-Édouard et de la région atlantique. Connie parlera de la situation actuelle dans l'Île-du-Prince-Édouard en ce qui concerne les transports d'un point A à un point B, tandis que Ron mettra l'accent sur la réglementation provinciale et sur la façon dont de bons services d'autocar pourraient régler certains problèmes d'environnement.

La fédération est un organisme provincial qui a pour principal objectif d'informer les personnes âgées, les décideurs et toutes les personnes intéressées au problème du vieillissement, d'informer les organismes décisionnaires gouvernementaux et autres sur les questions qui concernent les personnes âgées et de dissiper les stéréotypes et les mythes négatifs concernant les personnes âgées et le vieillissement.

Je vais donc parler des tendances démographiques et économiques, du vieillissement de la population, des principales tendances démographiques et économiques et de la planification.

La population du Canada atlantique connaît un des taux de vieillissement les plus rapides au monde. Dans moins de 40 ans, près d'une personne sur trois aura 65 ans ou plus. Notre population va vieillir progressivement jusqu'en 2011, puis elle va augmenter très rapidement jusqu'en 2036, après quoi le vieillissement de la population devrait se niveler. L'essentiel, c'est que le vieillissement de la population ne se produise pas du jour au lendemain. Nous savons que le phénomène va se produire et nous avons le temps de nous y préparer.

L'une des tendances démographiques essentielles de cette région du pays, c'est le déclin de la croissance de la population. La population du Canada atlantique augmente beaucoup plus

whole, and that is expected to continue into the second and third decades of the new millennium. There is a growing number of seniors.

In 2011 when the earliest baby boomers turn 65, the elderly population will begin to grow very rapidly. By 2036, seniors will make up nearly one-third of the population of Atlantic Canada. In the 2000 estimate, those over 65 on P.E.I. represent 13.1 per cent of the overall population. According to the 1996 census, the highest percentage of seniors 65 and older live in Kings County, at 13.8 per cent compared to 12.7 per cent in Queens and 13 per cent in Prince. The percentage of senior women in all three counties is higher than senior men. The early reports of the 2001 census from Statistics Canada indicate that the population for P.E.I. has increased, and seniors 65 and over represent 13.3 per cent of the population. There are fewer younger people. Over the last thirty years, the under-20 population decreased rapidly in the region and is expected to continue to do so into the next century.

The old are getting older. The proportion of people over age 80 is growing rapidly. Over the past 30 years, while the over-65 population grew slowly, the over-80 population nearly doubled. By 2036, one tenth of the population will be 80 and over.

There are more older single women. The number of women over 80 is growing dramatically. By 2011 women over 80 will outnumber men two to one. Currently, women over 80 on P.E.I. outnumber men three to one, representing 66.8 per cent of that segment of the population. Since women generally outlive men, most women in the over-80 category will be single.

There is a rapidly aging rural region. Seniors are attracted to towns and villages that are service centres for rural regions. The smallest centres, those with populations between 1,000 and 10,000 inhabitants, have the highest level of population aging.

There is a smaller and older workforce. The Atlantic workforce has been growing more slowly than that of Canada and it will continue to decline. The migration of younger workers in search of employment further increases this trend.

I will speak a little bit about the dependency ratio because some people become very concerned about an aging population, and they think we are going to be the demise of our country. Let me set you at ease. The population dependency ratio for the Atlantic region has declined over the past 40 years. It was highest in 1956 at 2.2 per cent when the baby boomers were all children and entirely dependent on society. Currently, the population dependency ratio is very low at 1.6 per cent. The dependency ratio is expected to change very little in the next 15 to 20 years, and then it will increase to 1.9 per cent in 2036 as the baby boomers leave the workforce. The ratio suggests that, while the total cost to

lentement que celle de l'ensemble du Canada, et cette tendance devrait se maintenir pendant la deuxième et la troisième décennies du nouveau millénaire. Les personnes âgées sont de plus en plus nombreuses.

En 2011, lorsque les premiers baby boomers atteindront 65 ans, la population vieillissante va augmenter très rapidement. En 2036, les personnes âgées représenteront près d'un tiers de la population du Canada atlantique. D'après des estimations de l'an 2000, les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard âgés de plus de 65 ans représentent 13,1 p. 100 de l'ensemble de la population. D'après le recensement de 1996, la proportion la plus élevée de personnes de 65 ans et plus, à savoir 13,8 p. 100, se trouve dans le comté de Kings; à Queens, elle est de 12,7 p. 100 et à Prince, de 13 p. 100. Dans ces trois comtés, les femmes âgées sont plus nombreuses que les hommes âgés. Les premiers rapports du recensement de Statistique Canada de 2001 indiquent que la population de l'Île-du-Prince-Édouard a augmenté, et que les personnes de 65 ans et plus en forment 13,3 p. 100. Le nombre des jeunes diminue. Depuis 30 ans, la proportion des jeunes de moins de 20 ans diminue rapidement dans la région et devrait continuer à diminuer au cours du prochain siècle.

Les vieux sont de plus en plus vieux. La proportion des personnes de plus de 80 ans augmente rapidement. Au cours des 30 dernières années, alors que la proportion des plus de 65 ans augmentait lentement, celle des plus de 80 ans a presque doublé. En 2036, un dixième de la population aura 80 ans ou plus.

Il y a davantage de femmes âgées seules. Le nombre des femmes de plus de 80 ans est en forte augmentation. D'ici 2011, il y aura deux fois plus de femmes que d'hommes de 80 ans et plus. Actuellement, dans l'Île-du-Prince-Édouard, les femmes de plus de 80 ans sont trois fois plus nombreuses que les hommes du même âge et représentent 66,8 p. 100 de cette tranche de population. Comme les femmes vivent généralement plus longtemps que les hommes, la plupart des femmes de plus de 80 ans sont seules.

La population rurale vieillit rapidement. Les personnes âgées sont attirées par les villes et les villages qui constituent des centres de service pour les régions rurales. Les plus petites localités, dont la population se situe entre 1 000 et 10 000 habitants, connaissent les taux de vieillissement les plus élevés.

La main-d'œuvre active est plus réduite et plus âgée. Dans l'Atlantique, sa croissance est plus lente que dans le reste du Canada et elle devrait continuer à diminuer. La migration des jeunes travailleurs en quête d'un emploi accentue cette tendance.

Je vais maintenant parler du rapport de dépendance, car certains s'inquiètent du vieillissement de la population et se figurent que nous allons mener notre pays à sa perte. Je voudrais vous rassurer sur ce point. Le rapport de dépendance de la population de la région atlantique est en diminution depuis 40 ans. Il a atteint un sommet en 1956 avec 2,2 p. 100 lorsque les baby boomers étaient enfants et dépendaient totalement de la société. Actuellement, le rapport de dépendance de la population est très bas, à 1,6 p. 100. Il devrait évoluer très peu au cours des 15 ou 20 prochaines années, puis il passera à 1,9 p. 100 en 2036, lorsque les baby boomers quitteront la population active. Ce



society, public and private, of a larger population of seniors will increase, the total cost of supporting a smaller youth population will decrease. The challenge will not be in managing the cost of an aging population, but rather it will be in managing the gradual shift from spending on youth to spending on seniors.

I will now touch on some of the economic trends. There is a changing economic base. The Atlantic region economy was traditionally based in rural communities on natural resources such as fisheries, forestry, mining, and farming. These industries have not done well recently and are being replaced by jobs in the knowledge and service industries which tend to be located near cities and require greater education. There is a weak economic growth in productivity. Overall productivity and economic growth have been declining since 1960, both in this region and across our country. There are fewer working men and more working women. The number of men working has dropped steadily since 1970. Early retirement is becoming more common and, over the same period, the number of women in the workforce has increased steadily.

There are fewer regular full-time jobs. Over the past 20 years, regular full-time jobs have declined while casual, part-time, contract, and self-employment has increased. With this shift to non-standard forms of employment comes lower incomes and reduced access to work-related benefits.

There is slower income growth and increasing inequality. The average disposable income growth has declined, and personal savings rates were close to zero in 1997. Since the mid-1970s, earnings of people with the lowest salaries have been dropping steadily, while earnings of those with the highest salaries have continued to rise.

According to our own province's provincial government's last statistical review, the highest number of people in the low-income brackets is unattached individuals. Many senior women are in this category, which shows that 49.1 per cent of unattached individuals have an income level of less than \$15,000 a year. Furthermore, 63.5 per cent of unattached individuals have an income of less than \$20,000.

In contrast, we find that in two-person families, only 17 per cent have under \$20,000. In a family of three, it is 8.6 per cent, and in the family of four it is 3.2 per cent. The unattached individuals are the poorest in our society.

On the reverse side, if you look at the four-person family, 42.4 per cent have an income of \$50,000 and over, compared to 3.8 per cent of those unattached individuals. The average personal income on P.E.I. is 79.1 per cent of the Canadian average.

rapport indique que si le coût total de la forte population de personnes âgées pour la société publique et privée est appelé à augmenter, le coût total de prise en charge d'un plus petit nombre de jeunes va diminuer. Le défi ne sera non pas de gérer le coût d'une population vieillissante, mais plutôt de gérer le passage progressif de la prise en charge des jeunes à la prise en charge des personnes âgées.

Je vais maintenant parler des tendances économiques. La base économique est en évolution. L'économie des collectivités rurales de la région atlantique était traditionnellement axée sur les ressources naturelles comme la pêche, l'exploitation forestière et minière ainsi que l'agriculture. Ces activités ont connu récemment des difficultés et sont progressivement remplacées par des emplois dans les secteurs du savoir et des services, que l'on trouve à proximité des centres urbains et qui nécessitent des niveaux de formation plus élevés. La croissance de la productivité est faible. La croissance globale de la productivité et de l'économie est en déclin depuis 1960, aussi bien dans notre région que dans l'ensemble du pays. Le nombre des hommes qui travaillent diminue, tandis que celui des femmes qui travaillent augmente. Celui des hommes a diminué constamment depuis 1970. La retraite anticipée est de plus en plus courante, alors que la proportion des femmes dans la main-d'oeuvre active a augmenté constamment pendant la même période.

Les emplois ordinaires à plein temps sont de moins en moins nombreux. Ils diminuent depuis 20 ans, alors que les emplois occasionnels, à temps partiel, contractuels ou autonomes sont en augmentation. Ce changement en faveur des formes inhabituelles d'emploi s'accompagne d'une diminution des revenus et des avantages sociaux.

La croissance des revenus est plus lente et les inégalités augmentent. La moyenne du revenu disponible a diminué et les taux d'épargne personnelle étaient à peu près nuls en 1997. Depuis le milieu des années 70, les gains des travailleurs aux plus faibles salaires ont diminué constamment, tandis que ceux des travailleurs aux salaires les plus élevés ont continué d'augmenter.

D'après la dernière étude statistique du gouvernement provincial, le groupe de population le plus important dans la tranche de revenu inférieure est celui des personnes seules, où l'on compte de nombreuses femmes âgées; 49,1 p. 100 des personnes seules ont un revenu annuel inférieur à 15 000 \$. En outre, 63,5 p. 100 des personnes seules ont un revenu inférieur à 20 000 \$.

En revanche, on constate que 17 p. 100 seulement des familles de deux personnes ont moins de 20 000 \$ par an. Dans les familles de trois personnes, la proportion est de 8,6 p. 100 et dans les familles de quatre personnes, elle est de 3,2 p. 100. Les personnes seules sont les plus pauvres de notre société.

À l'inverse, parmi les familles de quatre personnes, 42,4 p. 100 ont un revenu de 50 000 \$ ou plus, alors qu'on ne trouve que 3,8 p. 100 de personnes seules dans cette tranche de revenu. Le revenu individuel moyen dans l'Île-du-Prince-Édouard représente 79,1 p. 100 de la moyenne canadienne.

There is increased unemployment. The average unemployment rate has been growing steadily with each passing decade. Workers are experiencing longer periods of unemployment. Unemployment is especially high in rural areas, among the youth, older workers, and those with less formal education.

How will it affect our economy? We will have a smaller tax base. The working-age population contributes the bulk of the tax dollar. As ever-greater numbers of people retire, the tax base from which government draws revenue will be diminished.

There will be a reduced demand for consumer goods. The demand for food, clothing, housing, furniture, school, and recreation facilities is greater among the younger population. This overall demand for consumer goods is not expected to return to the levels experienced in the 1960s and 1970s, and our economy will rely more heavily on selling to export markets.

While industries that cater to young families may suffer as the population ages, new industries aimed at catering to the needs of an older population will flourish.

Population aging will dramatically reduce the size of the workforce, and there is much concern that this will reduce the productivity capacity of our region.

Population aging will result in an older workforce. While older workers are valued for their experience, reliability, and maturity, younger workers are valued for their recent training and job skills, their high energy, and their mobility. The end result will be a smaller, older workforce. This trend will lead to considerable pressure to keep older workers in the workforce, reversing the recent trend of early retirement.

In conclusion, what does it all mean? Demographic and economic trends are not unrelated. Population aging will be a challenge for economic prosperity and, at the same time, our fragile economy will challenge our ability to support an aging population. While improving economic growth is essential for supporting the upcoming population of seniors, maintaining a healthy, active, and engaged older population is central to a prosperous economy. Healthy, active seniors participate in the workforce. They contribute to their communities as volunteers, and they reduce the need for treatment and institutional care.

For many seniors, they can only be active and contributing if they have alternative transportation. For some seniors, cars are out of the question because of the increasing cost of owning a vehicle or no longer wanting to cope with the increasing traffic. If our future prosperity depends on healthy, active seniors contributing to society, the time to start planning is now. One of the most positive aspects of a population aging is that it is fairly

Le chômage est en augmentation. Le taux moyen de chômage a augmenté constamment au cours des dernières décennies. Les travailleurs connaissent de plus longues périodes de chômage et le taux de chômage est particulièrement élevé dans les régions rurales, parmi les jeunes, chez les travailleurs âgés et chez ceux qui ont un faible niveau d'études.

Quelles en sont les conséquences pour notre économie? L'assiette fiscale diminue. C'est la population en âge de travailler qui apporte à l'État l'essentiel de ses recettes. Avec l'augmentation des départs à la retraite, l'assiette fiscale d'où proviennent les recettes de l'État va diminuer.

La demande de biens de consommation va diminuer également. La demande de produits alimentaires, de vêtements, de logement, d'ameublement, de formation scolaire et d'aménagement de loisirs est plus forte dans la population jeune. La demande générale de biens de consommation ne devrait pas revenir aux niveaux des années 60 et 70 et notre économie va dépendre davantage des ventes sur les marchés d'exportation.

Tandis que les industries de biens destinés aux jeunes familles risquent de souffrir du vieillissement de la population, les nouvelles industries de biens destinés à une population plus âgée vont être en expansion.

Le vieillissement de la population va réduire sensiblement les effectifs de la population active et on peut craindre qu'il n'entraîne une réduction de la capacité de productivité de notre région.

Le vieillissement de la population fait également vieillir la population active. Si les travailleurs plus âgés sont appréciés pour leur expérience, leur stabilité et leur maturité, les travailleurs plus jeunes sont appréciés pour la qualité de leur formation récente, pour leur énergie et pour leur mobilité. En définitive, notre région va avoir une main-d'oeuvre active moins nombreuse et plus âgée, ce qui devrait avoir pour effet de maintenir des travailleurs plus âgés au travail et de contrecarrer la récente tendance aux retraites anticipées.

En conclusion, qu'est-ce que tout cela signifie? Les tendances économiques ne sont pas indépendantes des tendances démographiques. Le vieillissement de la population va constituer un défi pour la prospérité économique au moment même où la fragilité de l'économie va menacer notre aptitude à prendre en charge une population vieillissante. Si l'amélioration de la croissance économique est essentielle à la prise en charge des prochaines cohortes de personnes âgées, le maintien d'une population âgée saine, active et dynamique est essentiel à la prospérité de l'économie. Des personnes âgées actives et en bonne santé peuvent participer à la main-d'oeuvre active. Elles peuvent contribuer à la vie de la collectivité grâce au bénévolat et réduire la demande de soins et de traitement en établissement.

Bien souvent, les personnes âgées ne peuvent rester actives et participer à la vie de la collectivité que si elles disposent de moyens de transport. Certaines d'entre elles renoncent à la voiture, parce qu'elle coûte trop cher et que l'intensification de la circulation pose trop de problèmes. Si notre prospérité future dépend de la santé et de l'activité des personnes âgées, il est temps de commencer à planifier l'avenir. L'un des aspects les plus positifs



predictable. We can project many future services and resource needs based on what we already know about the population and about seniors.

We know one of the priorities for planning for an aging population is exploring alternatives for public transportation in rural areas. Planning is most important for small towns and rural communities, which are aging more rapidly. These are areas where services and public transportation are already in short supply.

**Ms Connie Auld, Treasurer and President, Seniors Active Living Centre:** This is the first time I have had an opportunity to make a presentation, so I was not quite sure what to expect. I am overawed by all the microphones and everything, but thank you for allowing me to speak.

**Senator Forrestall:** Madam, it is the other way around.

**Ms Auld:** My focus is on intercity transportation and off-island transportation. Intercity transportation on P.E.I. is practically non-existent. The Island Transit bus between Charlottetown and Tignish is no longer running. There was a shuttle between Charlottetown and Cornwall, but that fell through because people thought it was too expensive. There is a bus from Montague that runs once a month to Charlottetown.

**Senator Forrestall:** Who uses it?

**Ms Auld:** It was difficult to find out anything about it. The only bus service is SMT, Scotia Motor Transit, which picks up passengers on its way to the mainland. One shuttle company has been trying to set up an island transit system, but cannot raise the necessary funds, yet 60 per cent of the calls they receive are from people looking for transportation to other parts of the island. This number increases dramatically during the tourist season.

Just recently the City of Charlottetown hired consultants to come up with a viable form of transportation for the city with a view to possibly extending it at a later date. The results of this research will be announced in March of 2002.

There are also two 15-passenger vans with P.E.I. Enersave which travel from Surrey to Charlottetown and Summerside to Charlottetown, driving people to and from work and stopping at designated points along each route. The cost is \$140 a month, and there is a waiting list. However, passengers still have to drive to the pick-up point and make arrangements to leave their cars there.

Islanders still have to rely on using their own cars, taxis, or getting a ride with family or friends if they want to go anywhere on the island or want to connect with one of the off-island transport systems.

du vieillissement de la population, c'est son caractère prévisible. On peut prévoir dès maintenant les services et les ressources dont on aura besoin plus tard en fonction de ce que l'on sait déjà de la population et des personnes âgées.

Nous savons que l'une des priorités de la planification en fonction du vieillissement de la population consiste à trouver de nouveaux moyens de transport en commun dans les zones rurales. La planification est essentielle pour les petites villes et les collectivités rurales, dont la population vieillit plus rapidement. C'est dans ces régions que les services et les transports en commun font déjà le plus défaut.

**Mme Connie Auld, trésorière et présidente de Seniors Active Living Centre:** C'est la première fois que je fais un exposé, et je ne savais pas à quoi m'attendre. Je suis très impressionnée par les micros et tout le reste, mais je vous remercie de me donner la parole.

**Le sénateur Forrestall:** Madame, c'est nous qui vous remercions.

**Mme Auld:** Je voudrais parler principalement des transports interurbains et interprovinciaux. Dans l'Île-du-Prince-Édouard, les transports interurbains n'existent pratiquement pas. Il n'y a plus de liaisons par autocar entre Charlottetown et Tignish. Il y avait autrefois une navette entre Charlottetown et Cornwall, mais elle a été abandonnée parce que les utilisateurs trouvaient qu'elle coûtait trop cher. Une fois par mois, il y a un autocar qui va de Montague à Charlottetown.

**Le sénateur Forrestall:** Qui l'emprunte?

**Mme Auld:** Il est difficile de se renseigner sur ce service. Le seul exploitant est SMT, Scotia Motor Transit, qui ramasse des passagers et les dépose avant de traverser pour rejoindre le continent. Une compagnie de navettes a essayé d'établir un système de transport dans l'île mais elle n'a pas trouvé les fonds nécessaires, alors que 60 p. 100 des appels qu'elle reçoit proviennent de personnes qui voudraient se rendre dans une autre partie de l'île. La demande augmente considérablement pendant la saison touristique.

Récemment, la Ville de Charlottetown a fait appel à des experts-conseils qui doivent proposer un réseau de transport urbain viable que l'on pourrait étendre par la suite. Les résultats de cette recherche doivent être annoncés en mars 2002.

Il existe également deux fourgonnettes ou minibus de 15 places de l'entreprise P.E.I. Enersave, qui vont de Surrey à Charlottetown et de Summerside à Charlottetown; ils transportent matin et soir des travailleurs et s'arrêtent à certains endroits sur chaque itinéraire. Ce service coûte 140 \$ par mois et il y a des listes d'attente. Les passagers doivent néanmoins se rendre en voiture au point de ramassage et s'organiser pour y laisser leur voiture.

Les gens de l'île doivent utiliser leur voiture ou des taxis, ou s'organiser avec un parent ou un ami s'ils veulent se déplacer dans l'île ou emprunter un autre moyen de transport en dehors de l'île.

As for off-island transportation, since we no longer have the railway, we have to rely on going by air, the SMT bus, or by shuttle, unless we drive ourselves or can afford to go by taxi. The SMT bus leaves Charlottetown daily at 14:20 hours, travelling via Hunter River, Kensington, Summerside, Bordon, and arriving in Moncton, New Brunswick at 17:20. If you want to continue on to Halifax, there is not a connecting bus until 20:30, which translates into a three-hour wait and a very late arrival; namely, at 23:55, which is almost midnight.

Fridays through Sunday, the bus leaves Charlottetown at 08:00 and arrives in Moncton at 10:45 with better connections to Halifax, so one either arrives at 14:40 express or 18:15.

There is also a rail service from Moncton to Halifax, but I have no information on that.

Although one can continue on from Moncton to other cities by bus, I have chosen Halifax as an example because many people go there for various reasons. It is quite evident that it is not possible to return the same day, given the poor connections and the length of time it takes to get there. It is not surprising that the use of the bus service has declined by 20 per cent or more over the past two years.

Furthermore, the bus terminals are in need of improvement to meet the needs of passengers, especially in Charlottetown, but also in Moncton and Halifax.

An alternative to the bus is the shuttle service, which I personally find to be an excellent service. There are presently four privately owned shuttle services in operation commuting between Charlottetown and Halifax. A van shuttle has two vans, one for 18 and the other for 14 passengers respectively. Square One Shuttle has two shuttles going to Halifax and one shuttle to Moncton, New Brunswick. This company is also thinking of extending its service to Saint John, New Brunswick. They provide a door-to-door service on the island, that is, they pick you up and drop you off on the return trip, if you live within the city. When arriving in Halifax or Moncton, they will get you as close to your destination as possible, again, within city limits.

A big advantage is being able to get to either city and return the same day. For example, the shuttle leaves Charlottetown at 08:00 and arrives in Halifax at 12:00. It departs Halifax at 16:30 and arrives in Charlottetown at 20:30. For anyone going to meetings, shopping, for appointments or treatments, this is ideal.

There is also the P.E.I. Express Shuttle, which originates in Dartmouth, and the N.S.-P.E.I. Gold Van shuttle, both operating between Halifax and Charlottetown. Mini vans carrying less than seven passengers do not need to be licensed, so anyone who wants to set up business can do so. Those vans are used mainly during the tourist season.

Comme nous n'avons plus de train, nous ne pouvons quitter l'île que par avion, par l'autocar SMT ou par la navette, à moins d'utiliser une voiture ou un taxi. L'autocar SMT quitte Charlottetown chaque jour à 14 h 20; il passe par Hunter River, Kensington, Summerside et Bordon et arrive à Moncton, au Nouveau-Brunswick, à 17 h 20. Pour ceux qui veulent se rendre jusqu'à Halifax, il n'y a pas de correspondance avant 20 h 30, ce qui implique trois heures d'attente et une arrivée très tardive, à 23 h 55, c'est-à-dire tout juste avant minuit.

Le vendredi, le samedi et le dimanche, l'autocar quitte Charlottetown à 8 heures et arrive à Moncton à 10 h 45, ce qui facilite la correspondance pour Halifax, où l'on arrive à 14 h 40 par l'express ou à 18 h 15.

Il y a aussi un service ferroviaire de Moncton à Halifax, mais je n'ai pas de renseignements à ce sujet.

On peut rejoindre d'autres villes à partir de Moncton par autocar, mais j'ai choisi l'exemple de Halifax parce que les gens doivent souvent s'y rendre pour différentes raisons. Il est évidemment impossible de revenir le jour même, à cause de la difficulté de la correspondance et de la durée du trajet. Il n'est donc pas étonnant que l'utilisation du service d'autocar ait diminué d'au moins 20 p. 100 depuis deux ans.

En outre, il faudrait apporter des améliorations aux gares d'autocars pour répondre aux besoins des passagers, en particulier à Charlottetown, mais aussi à Moncton et à Halifax.

À part l'autocar, on peut emprunter le service de navette, que personnellement, je trouve excellent. Il existe actuellement quatre services privés de navette qui font l'aller-retour entre Charlottetown et Halifax. L'une des compagnies a deux véhicules, de 18 et de 14 places. Square One Shuttle a deux autobus qui vont à Halifax et un qui va à Moncton, au Nouveau-Brunswick. Cette compagnie envisage d'étendre ses activités à Saint John au Nouveau-Brunswick. Elle assure un service de porte-à-porte dans l'île, c'est-à-dire que l'autobus vient vous chercher chez vous et vous y reconduit, si vous habitez dans les limites de la ville. À l'arrivée à Halifax ou à Moncton, il vous laisse aussi près que possible de votre destination, toujours dans les limites de la ville.

Le gros avantage de cette formule, c'est qu'il permet de faire un aller-retour le même jour. Par exemple, la navette quitte Charlottetown à 8 h et arrive à Halifax à midi. Elle repart de Halifax à 16 h 30 et arrive à Charlottetown à 20 h 30. Pour tous ceux qui vont à des réunions, veulent faire des achats, ont un rendez-vous ou doivent subir des traitements, c'est l'idéal.

Il y a aussi la navette express de l'Île-du-Prince-Édouard en provenance de Dartmouth ainsi que la navette Gold Van qui relie la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard, toutes deux circulant entre Halifax et Charlottetown. Les fourgonnettes au minibus qui transportent moins de sept passagers n'ont pas besoin de permis spécial, donc n'importe qui peut les exploiter. Ce type de véhicule est principalement utilisé pendant la saison touristique.



The shuttle service has grown over the last four years due to the demand. Square One, for instance, handles an average of 500 passengers of all ages each month. Their drivers are friendly and very obliging. They take great care of seniors, and also young people, making sure there is someone there to meet them. The service is convenient, it arrives at the destination point in good time, and the cost is less than the bus service. They would like to increase the number of vans, but it is difficult for them to get additional licences from the Public Utilities Board of Nova Scotia and New Brunswick.

I did not mention George Brookins, Trius Tours, because that service is more of a charter service, it is not a regularly scheduled service.

The shuttle service provides a much-needed service for off-island intercity travel, and there is certainly a place for a similar service on the island. The down side is that, being privately owned, such a service depends on the owners as to how well it is run. The operators themselves feel that there should be some form of regulation in place, especially regarding the mini vans, to ensure passenger safety and satisfaction. Anything untoward that happens reflects on them all.

In conclusion, there is a desperate need for transportation within our province. There needs to be incentives to create innovative transportation options for the citizens of our island. During the summer, there is also a large influx of visitors who arrive at our airport to discover there is no public transportation available. Many of them do not drive, and they find themselves stranded.

**Mr. Ron Irving, President, Seniors' College of Prince Edward Island:** I am a former artistic director of Theatre P.E.I., and I teach theatre at the University of Prince Edward Island.

As Dr. Bryanton said when we discussed our contribution to your inquiry today, we decided to divide our presentations so that each of us would concentrate on one aspect of the topic. All three of us have been involved in the local, that is the Greater Charlottetown, examination of an urban transit system which is currently under review. However, that is another topic.

Since the background material provided suggested an interest in what deregulation meant to intercity busing, and with P.E.I. as one of the two deregulated provinces, I did inquire of the responsible official in the Department of Transportation and Public Works what he perceived to be the impact of deregulation. Mr. Wilf MacDonald of that department believes that P.E.I. is too small to be of any particular significance in terms of measuring the impact of deregulation. By way of background, he explained that deregulation was introduced in 1994 when the Motor Carrier Act was rescinded. The Motor Carrier Act was economic in focus. Licences were issued under the provisions of the act, and interventions could be made to the regulatory or

Depuis quatre ans, le service de navette a connu une expansion en raison de la demande. Square One, par exemple, transporte en moyenne 500 passagers d'âges divers chaque mois. Ses chauffeurs sont très sympathiques et serviables. Ils prennent grand soin des personnes âgées et des jeunes en s'assurant que quelqu'un est toujours prêt à les accueillir. Le service est pratique, les passagers arrivent à destination à l'heure pour un prix inférieur à celui d'un service d'autocar. On voudrait voir le nombre de ces minibus augmenter, mais la Commission des services publics de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick est réticente à accorder de nouveaux permis.

Je n'ai pas parlé de George Brookins ou de Trius Tours parce que leur service ressemble davantage à un service nolisé; leur horaire n'est pas fixe.

Le service de navette est indispensable pour le transport interurbain à l'extérieur de l'île, et il y aurait certainement place pour un service semblable sur l'île. Le côté négatif de l'affaire, c'est qu'étant donné que le service est privé, la qualité du service dépend des propriétaires. Les exploitants du service croient que des règlements devraient être élaborés, surtout pour ce genre de véhicule, afin de s'assurer que les passagers sont en sécurité et qu'ils sont satisfaits. Tout événement fâcheux a une incidence sur chacun d'entre eux.

En conclusion, il y a un besoin criant de moyens de transport dans notre province. Il faut mettre en place des incitatifs pour créer des formes de transport novatrices pour les résidents de l'île. Pendant la période estivale, un grand nombre de touristes atterrissent à notre aéroport pour y découvrir qu'aucun mode de transport en commun n'est disponible. Comme bon nombre d'entre eux ne conduisent pas, ils trouvent en mode.

**M. Ron Irving, président, Seniors' College of Prince Edward Island:** Je suis un ancien directeur artistique du Théâtre de l'Île-du-Prince-Édouard et j'enseigne au théâtre de l'Université de l'Île-du-Prince-Édouard.

Comme le M. Bryanton l'a dit lorsque nous avons discuté de participer à votre enquête, nous avons choisi de séparer nos exposés de sorte que chacun d'entre nous se concentre sur un thème en particulier. Nous avons tous les trois participé à l'examen d'un système de transport urbain dans le Grand Charlottetown en cours à l'heure actuelle. Toutefois, ce n'est pas de cela dont il est question aujourd'hui.

Puisque le document contextuel démontrait un intérêt dans la déréglementation du transport interurbain, et comme l'Île-du-Prince-Édouard est l'une des deux provinces où cette déréglementation existe, j'ai demandé au responsable du ministère des Transports et Travaux publics de m'expliquer ce qu'il croyait être les conséquences de la déréglementation. M. Wilf MacDonald du ministère croit que l'Île-du-Prince-Édouard est trop petite pour être représentative des incidences de la déréglementation. À titre d'information contextuelle, il m'a expliqué que la déréglementation a été mise en oeuvre en 1994 lorsque la Motor Carrier Act a été abrogée. Cette loi avait une allure économique. On octroyait des permis en vertu de cette loi et

licensing board challenging the economic viability of a given proposal. There was very little activity with regards to this act. In other words, this was not a busy market.

In 1988, the National Safety Code was introduced and adopted by all the provinces. Mr. MacDonald said that it was anticipated that the economically based regulatory policies would be rescinded in four or five jurisdictions. This did occur in P.E.I. and Newfoundland. He believes that the negative results of deregulation in the United States, for example, increased accident rates due to a lack of standards for equipment, limiting driver hours, et cetera, and may have influenced the decisions regarding deregulation in many provinces. Mr. MacDonald believes that our National Safety Code adequately covers such concerns.

As noted by Mrs. Auld, van shuttle services are becoming increasingly popular on the island, but attempts by their operators to expand their services on the mainland are meeting with some resistance from the major bus company. This is, of course, where regulation in either New Brunswick or Nova Scotia comes into play. Unquestionably, the shuttles have become effective competitors. One hopes that the result may prove to be improved bus service. Incidentally, there is one charter bus, and Connie just referred to that. We met Mr. Brookins in the hall, so we know that you are familiar with the Trius company. Mr. MacDonald mentioned that they are exempted from reporting at highway scales.

One aspect of your study is of particular interest to me, and that is the environmental aspect. I speak solely as a concerned Canadian. My interest in transportation issues grew out of my experience as a participant in the National Forum on Climate Change sponsored by the National Round Table on the Environment and the Economy in 1998. That initiative was concerned with raising public awareness of the climate change issue and bringing a citizen's viewpoint to the debate. Some may be familiar with the declaration that was the product of those sessions.

Among the many impressions left with me was the recognition of the difficulty in achieving consensus from the different levels of government and the realization that the major achievements in addressing the problem are being made at the municipal level. This is not only true of our country but also of other parts of the world. The consensus difficulty was brought home once again this past weekend with reports from the Moscow trade meetings of the objections by provincial premiers, with the exception of Quebec, to the federal government's commitment to meeting the targets of the Kyoto Protocol. I now have to amend that because I picked up the *National Post* when I checked in a little while ago and you will see the premiers' unity against Kyoto was crumbling. In other words, Mr. Kline was not, indeed, speaking for the premiers, one

l'on pouvait remettre en question la validité d'une proposition auprès de la commission de l'octroi de permis de réglementation si l'on doutait de la viabilité économique de ladite proposition. Cette loi ne causait pas beaucoup de remous. En d'autres termes, le marché n'était pas très actif.

En 1988, le Code national de sécurité a été adopté par toutes les provinces. M. MacDonald a avoué que l'on croyait à l'époque que les politiques de réglementation appuyées sur des bases économiques seraient abrogées par quatre ou cinq gouvernements provinciaux. C'est ce qui s'est produit à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve. M. MacDonald croit que conséquences négatives de la déréglementation aux États-Unis, par exemple, l'augmentation des accidents par manque de standardisation de l'équipement, la limite des heures de conduite, et cetera, ont pu influencer les décisions prises à l'égard de la déréglementation dans bien des provinces. Il croit que notre Code national de sécurité tient compte de ces préoccupations et les traite adéquatement.

Comme l'a indiqué Mme Auld, les services de navette en minibus deviennent de plus en plus populaires dans l'île mais dès qu'on essaie d'élargir ces services sur le continent, on fait face à une certaine résistance du principal autocariste. C'est là évidemment que la réglementation au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Écosse entre en jeu. Il ne fait aucun doute que les navettes sont devenues des concurrentes efficaces. On espère que le résultat sera une amélioration des transports par autocar. D'ailleurs, il y a un autocar nolisé, et Connie vient d'en parler. Nous avons rencontré M. Brookins dans l'entrée et nous savons donc que vous êtes au courant de la compagnie Trius. M. MacDonald a indiqué qu'ils n'ont pas besoin de se présenter aux stations de pesage sur les routes.

Il y a un aspect de votre étude qui m'intéresse particulièrement, à savoir l'aspect environnemental. Je parle uniquement comme Canadien intéressé. J'ai commencé à m'occuper des questions de transport après avoir participé au Forum national sur le changement climatique organisé par la table ronde nationale sur l'économie en 1998. Il s'agissait de sensibiliser le grand public aux questions du changement climatique et de faire participer les citoyens au débat. Certains ont peut-être entendu parler de la déclaration qui a suivi ces séances.

Parmi les nombreuses impressions que j'en ai retirées, il y avait la difficulté de parvenir à un consensus entre les différents ordres de gouvernement et la réalisation que les plus grands succès face à ce problème sont attribuables aux municipalités. Cela n'est pas seulement vrai pour notre pays mais pour d'autres régions du monde. La difficulté à parvenir à un consensus fut encore une fois évidente la fin de semaine dernière lorsqu'aux réunions commerciales de Moscou, les premiers ministres provinciaux ont déclaré, à l'exception du Québec, qu'ils n'acceptaient pas l'engagement du gouvernement fédéral à atteindre les cibles du protocole de Kyoto. Toutefois, j'ai pris le *National Post* tout à l'heure en arrivant, et il semble que l'unité des premiers ministres provinciaux face à Kyoto semble se détériorer. Autrement dit,



of them being our own from Prince Edward Island who is pictured here. Nevertheless, the point is well taken that there is difficulty in achieving consensus on many issues.

Also, on the weekend in my Saturday *Globe and Mail* was an insert from the government of Canada entitled "Think Climate Change," and you probably all saw it. A section on the back page headed "Ten Ways to Reduce Greenhouse Gas Emissions" has this item as No. 7. The item states: "Leave the car at home. Walk or bike on short trips. For longer trips, take the bus. One busload of passengers takes 40 vehicles off the road, saving 70,000 litres of fuel, 175 tonnes of carbon dioxide emissions and 9 tonnes of pollutants per year."

That is making an important point.

This relates to the question in your background paper that asks "Is there any way in which the environmental advantages of buses could be exploited to a greater extent?" Of course, the answer is yes, and I believe it is worthy of the effort and the investment. We need to let Canadians know that we are engaged in a battle to limit greenhouse gases and that we are all involved. Reducing the use of automobiles by substituting bus travel, both locally and on long hauls, is one of the things we can do.

The advertising gurus can do much to change our image of bus travel. We never see bus travel advertised in this part of the country. I can remember those magazine ads of years ago with the smiling Greyhound driver inviting us to leave the driving to him. Now there was a face you could trust. Travel today is in need of an image makeover. Incentive programs to encourage the upgrading of vehicles, terminals, and service are worth exploring, as are incentives for the travelling public.

Those of us who share environmental concerns believe that greater utilization of buses will benefit our future on this planet. I hope that your study will find ways to bring this aspect of bus transport to the level of consideration I believe it deserves. On behalf of my grandchildren, I thank you for listening.

**Senator Forrestall:** How do you get those cars out of the hands of my grandchildren?

**Ms Joan Lay, President, Canadian Pensioners Concerned, Nova Scotia:** Honourable senators, Canadian Pensioners Concerned, Nova Scotia is pleased to make this presentation on behalf of Nova Scotian seniors.

Unfortunately, we did not have a great deal of time to prepare and were unable to organize a report of our members' recommendations. However, we have contacted various bodies for their input, mainly the bus companies and the government, and I was talking to them on Friday at five o'clock.

M. Clyne ne parlait pas au nom des premiers ministres, et notamment pas au nom de notre premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard que l'on voit sur la photo. Néanmoins, il semble évident qu'il soit difficile de parvenir à un consensus sur bien des sujets.

En outre, dans le numéro de samedi du *Globe and Mail*, il y avait un encart du gouvernement canadien intitulé «Think Climate Change» que vous avez probablement tous vu. Un chapitre à la dernière page était intitulé: «Dix moyens de réduire les émissions de gaz à effet de serre» comportait au numéro 7 la mention suivante: «Laissez votre voiture à la maison. Marchez ou allez à bicyclette pour les courtes distances. Pour aller plus loin, prenez l'autobus. Un autocar plein de voyageurs permet de laisser 40 voitures à domicile, ce qui économise 70 000 litres de carburant, 175 tonnes d'émission de dioxyde de carbone et 9 tonnes de polluants par an.»

C'est important.

Cela revient à la question contenue dans votre document contextuel: «Serait-il possible d'exploiter davantage les avantages environnementaux des autocars?» La réponse est évidemment positive mais je crois que cela en vaille l'effort et l'investissement. Il faut que les Canadiens sachent que nous luttons pour limiter les gaz à effet de serre et que nous sommes tous concernés. Réduire l'utilisation de l'automobile en voyageant par autocar, localement et pour les trajets plus longs, est une des choses que l'on peut faire.

Les gourous de la publicité peuvent beaucoup pour changer la perception que l'on a des voyages en autobus. On ne voit jamais de publicités à ce sujet dans notre région. Je me rappelle les publicités que l'on voyait dans les revues il y a des années qui nous montraient un conducteur souriant de Greyhound nous invitant à le laisser conduire. C'était un visage auquel on pouvait faire confiance. Il faut changer l'image que l'on a des voyages. Des programmes d'incitation qui encouragent à moderniser les véhicules, les gares et les services pourraient être envisagés tout comme des incitatifs pour le public voyageur.

Ceux d'entre nous qui s'inquiètent de l'environnement croient qu'une utilisation accrue des autocars sera avantageux pour notre avenir sur cette planète. J'espère que votre étude vous permettra de trouver des moyens de donner au transport par autocar l'importance qu'il mérite. Au nom de mes petits-enfants, je vous remercie de m'avoir écouté.

**Le sénateur Forrestall:** Comment retirer ces voitures à mes petits-enfants?

**Mme Joan Lay, présidente, Corporation canadienne des retraités intéressés, Nouvelle-Écosse:** La corporation canadienne des retraités intéressés de la Nouvelle-Écosse, a le plaisir de présenter cet exposé au nom des retraités néo-écossais.

Malheureusement, nous n'avons pas eu beaucoup de temps pour nous préparer et nous n'avons pas pu rédiger un rapport sur les recommandations de nos membres. Nous avons toutefois pris contact avec un certain nombre d'organismes auxquels nous avons demandé leur avis, notamment aux autocaristes et au gouvernement, à qui je parlais encore vendredi à 17 heures.

The issue of intercity busing has been studied by both federal and provincial bodies and, as late as 2001, modifications to the Motor Vehicle Act of 1954 were implemented. It has been obvious in the past there has been considerable input from the government sector and the private bus sector, as well as advocacy groups, such as Transport 2000, the Federation of Canadian Municipalities, the Alberta Urban Municipal Association, and the B.C. Old Age Pensioners Organization. This Senate committee is requesting further input from other groups.

We will endeavour to use the guideline questions to make up the framework of our presentation. To us it would seem that deregulation is at the heart of this issue, and our comment would be that, if the results of deregulation in other industries are anything to go by, then we would advise the people of Canada to be very wary of imposing it on intercity bus transport.

Further, that change has been the style of past years and continuing change is imminent, especially in the environmental field, which is specifically affected by transportation of all forms.

The remedy to reverse the decline of bus usage may be in areas other than lower fares, for example, the use of other forms of fuel as they become available, the fact that environmental factors may force a change in the transportation pattern, less use of private vehicular transport, and the fact that bus companies will be expected to be part of the solution and go along with the changes. If you have ever been behind a bus lately, it does not do to be drawing those fumes into your car, unless you have an oxygen mask.

In today's changing world, regulation will be necessary to provide a solid base to work from, and depending on the economy, subsidization of certain areas may be necessary. I was trying to figure out what cross-subsidization meant when a chap in government explained it to me. I do not know whether that would continue to work or not.

Competition has not necessarily been the answer. Fares may be lowered but so may standards, and that is not acceptable. I have nothing against competition, but in Nova Scotia the standards have not increased as a result of competition.

Concentration of ownership leads to feuds between the large companies, which may benefit consumers in the short term, but generally it leads to higher prices in the long term. One part of the population that benefits is the shareholders in these companies, but the travelling public does not, as a whole, see any benefits in fares, scheduling, health, and safety procedures. I am sure you have seen it in the retail businesses, at least we have in Halifax. We have Wal-Mart, we have Zellers, we have Superstore, we have Sobeys, and they are all fighting for their share of the market. It has not, to my knowledge, benefited the prices or the consumers. They all seem to manage to keep prices up while attempting to get more consumers, which does not make too much sense to me but, if you read the paper, you will see that that is what is happening. I believe that the same thing would happen

La question des transports interurbains par autocar a été étudiée par des organismes fédéraux et provinciaux et, en 2001 encore, des modifications ont été apportées à la loi de 1954 sur les véhicules à moteur. Il est évident que l'on en a beaucoup parlé, qu'il s'agisse du secteur public ou du secteur privé des autocars ainsi que des groupes de défense du citoyen, tel que Transport 2000, la Fédération des municipalités canadiennes, l'Alberta Urban Municipal Association ou la B.C. Old Age Pensioners Organization. Votre comité demande l'avis d'autres groupes.

Nous nous efforcerons de suivre les questions que vous nous avez indiquées dans notre exposé. Nous estimons que la déréglementation est au coeur du problème et nous estimons que si l'on en juge par les résultats qu'elle a donnés dans d'autres secteurs, nous ne croyons pas que la population canadienne gagnerait à ce qu'on l'impose aux transporteurs interurbains par autocar.

D'autre part, le changement est à la mode depuis quelques années et l'on peut s'attendre à d'autres changements, surtout dans le domaine de l'environnement, qui est très touché par toutes les formes de transport.

Pour essayer de freiner le déclin de transport par autocar, on pourrait, indépendamment d'une baisse des tarifs, envisager l'utilisation d'autres formes de carburant, reconnaître que l'environnement dicte de modifier la façon dont on envisage les transports, d'utiliser moins les véhicules particuliers et de faire des autocaristes un élément de la solution. S'il vous est arrivé récemment de suivre un autocar, vous avez constaté que les émanations ne sont pas très agréables, à moins que l'on conduise avec un masque à oxygène.

Dans le monde moderne, la réglementation est nécessaire si l'on veut partir d'une bonne base et, selon la situation économique, il peut être nécessaire de subventionner certains secteurs. J'essayais de deviner ce que signifiait interfinancement quand un gars du gouvernement me l'a expliqué. Je ne sais pas si cela pourrait continuer à fonctionner.

La concurrence n'a pas forcément été la solution. Les tarifs peuvent être abaissés mais les normes aussi et ce n'est pas acceptable. Je n'ai rien contre la concurrence mais en Nouvelle-Écosse, les normes n'ont pas été relevées du fait de la concurrence.

La concentration du capital engendre à des bagarres entre les grandes compagnies, ce qui peut à court terme avantager les consommateurs mais qui, de façon générale, mène à une augmentation des tarifs à long terme. Une partie de la population qui en profite sont les actionnaires de ces sociétés mais les voyageurs, dans leur ensemble, ne trouvent aucun avantage dans les tarifs, les horaires, la santé et les questions de sécurité. Je suis sûr que vous avez vu cela dans le commerce de détail. En tout cas, nous nous l'avons constaté à Halifax. Nous avons Wal-Mart, nous avons Zellers, nous avons Superstore, nous avons Sobeys et ils se bagarrent tous pour avoir leur part du marché. Cela n'a pas à ma connaissance amélioré les prix ni servi le consommateur. Ils semblent tous réussir à maintenir des prix élevés tout en s'efforçant d'obtenir plus de consommateurs, ce qui



with the bus companies if Greyhound or some of the other Ontario companies came in here. Whether we would benefit from that as consumers is questionable.

The issues of rural, remote bus services and the environmental advantages of buses being exploited, lead us back to the issue of environment and the Canada Action 2000 document which was put before Canadians last weekend. It was my hope that the federal government, if they had put it in our papers as an insert, had distributed it across Canada and that that meant the government was viewing global warming as a change they must take action on at once. All Canadians, including bus companies, must be part of the action, therefore it is necessary for the Senate committee to view future plans from this perspective. It may be the number one priority. The fact that buses provide less pollution by carrying numbers of people is certainly a positive. However, their fuel pollution is questionable.

The importance of safety procedures, maintenance procedures, and service to small communities is covered by regulations, and that must be kept in place. In other words, the intercity buses in Nova Scotia must make stops at key points. Although there may be a saving using unregulated sources of transportation which carry a smaller number of passengers, I believe that is a dangerous practice. I am referring to the two van accidents we had in Nova Scotia. They were disastrous. Seniors were involved. There is no requirement for licensing of these smaller vans. However, the government tells me that, within two months, they will be licensing these vehicles and that they will be inspected. They will have to reach certain maintenance standards. That has been of great concern to us, because we need to keep seniors out of the health system and not create health problems as a result of not maintaining control of standards. In Nova Scotia there appear to be more and more accidents involving large vehicles. Fortunately, not too many buses have, as yet, been involved in accidents. I am hoping that is because of the safety regulations and the maintenance of those buses. Safety code provisions should be reviewed and upgraded on a regular basis, that is, at least every one or two years.

Due to a lack of research, we are unable to comment on some questions. However, it does not appear that bus travel has been adversely affected by the tragedy of September 11. It appears that people are still taking buses. Of course, you do not fall too far from a bus.

In closing, we would like to say that, in rural areas, many of the problems seem to be related to getting to the central point of departure of the intercity buses. This is not their problem, but it certainly affects a number of lower-income people who would use the bus if they could get to it. People in Guysborough County are probably 40 miles away from where the bus stops in Antigonish. Many of these people have great difficulty getting to the central point of departure. That applies to rural communities all over

ne me semble pas très malin mais, si vous lisez les journaux, vous constaterez que c'est ce qui se passe. Je pense que ce serait la même chose pour les autocaristes si Greyhound ou certaines des autres compagnies ontariennes arrivaient ici. Je ne suis pas sûre que nous, les consommateurs, en profiterions.

Les questions de service d'autocar dans les régions rurales et éloignées et les avantages environnementaux que présente l'autocar nous ramènent à la question de l'environnement et du document Canada Action 2000 qui a été présenté aux Canadiens la fin de semaine dernière. J'espère que le gouvernement fédéral, s'il l'a mis dans nos journaux, l'a également placé dans tous ceux du Canada et que cela signifie qu'il considère le réchauffement de la planète comme un problème auquel il faut s'attaquer de façon urgente. Tous les Canadiens, et notamment les autocaristes, doivent faire leur part, et il est donc nécessaire que le comité sénatorial envisage l'avenir dans cette perspective. Cela peut être la toute première priorité. Le fait que les autocars créent moins de pollution en transportant plus de monde est certainement un aspect positif. Toutefois, la pollution de leur carburant n'est pas négligeable.

L'importance des méthodes de sécurité, des méthodes d'entretien et des services aux petites localités fait l'objet de règlements et ceux-ci doivent être maintenus. Autrement dit, les autocars interurbains en Nouvelle-Écosse doivent s'arrêter à des endroits clés. Bien que l'on puisse réaliser des économies en ayant recours à des sources de transport non réglementé qui transportent moins de passagers, je crois que c'est dangereux. Je pense aux deux accidents de minibus que nous avons eus en Nouvelle-Écosse. Ce fut catastrophique. Il y avait des retraités. On n'exige pas de permis pour ces minibus. Toutefois, le gouvernement m'a dit que d'ici deux mois, on exigerait des permis et qu'ils seraient inspectés. Il leur faudra satisfaire à certaines normes d'entretien. Cela nous inquiétait beaucoup parce que nous voulons que les personnes âgées aient le moins possible recours au régime de santé et, si l'on ne contrôle pas les normes, il peut y avoir des problèmes de santé. En Nouvelle-Écosse, il semble qu'il y ait de plus en plus d'accidents de gros véhicules. Heureusement, il n'y a pas encore eu trop d'accidents d'autocars. J'espère que c'est parce qu'on respecte des règlements de sécurité et parce que ces autocars sont bien entretenus. Les dispositions du Code de sécurité devraient être révisées et régulièrement mises à jour, au moins tous les ans ou tous les deux ans.

Faute de recherche, nous ne pouvons répondre à certaines de vos questions. Toutefois, il ne semble pas que les voyages par autocar aient été victimes de la tragédie du 11 septembre. Il semblerait au contraire que les gens continuent à emprunter ce moyen de transport. Évidemment, on ne tombe pas de trop haut quand on tombe d'un autocar.

Pour finir, nous voulons dire que dans les régions rurales, nombre des problèmes semblent liés à la difficulté d'atteindre le point de départ des autobus interurbains. Ce n'est pas un problème pour eux, mais cela touche certainement un certain nombre de personnes à faible revenu qui utiliseraient l'autocar si elles pouvaient y accéder. La population du comté de Guysborough est probablement à 40 milles de l'arrêt d'autobus à Antigonish. Beaucoup de ces gens-là ont beaucoup de mal à se

Nova Scotia which are not well serviced by buses. We cannot expect the buses to tour all around the back roads to pick up people. It is a problem for the government and for our seniors.

In answer to your questions about school buses being a business component, it is readily known that the business bringing in revenues receives the most attention. Therefore, on behalf of the travelling public and the country, it is necessary for this committee to recommend positive busing measures in keeping with the times.

**The Chairman:** One of the concerns of this committee is, of course, the mobility of senior citizens and the availability of transportation services. Do you find that intercity scheduled bus services in your area are sufficient or satisfactory for senior citizens? Do charter and private companies, in general, offer better services to senior citizens?

**Ms Auld:** That is very definitely so. The bus service, as it runs now, is inadequate for the many seniors and others who have to travel to either Moncton or Halifax for medical treatment. They like to come back that same day after their doctors' appointment. It is impossible for them to take the regular bus service. Therefore, the shuttles offer an excellent service. They also drop the people right off at the hospital and pick them up there, so that is a bonus. They are trying hard to fill that niche, because it is necessary.

I recently heard that patients are now being referred to Moncton because too many were being sent to Halifax. They are thinking of expanding the shuttle service to Moncton and Saint John in order to get people over there for medical treatments.

That is not the only use of the shuttle. Many students go back and forth, and people use the shuttle to go to the airports. It is very convenient.

**The Chairman:** If senior citizens have to choose between driving their cars and using the bus services, what would they choose?

**Ms Auld:** In many cases, seniors no longer drive. Seniors going over for a treatment or for a short time prefer to take the shuttle rather than drive themselves. If they drove, they would have to find parking and, in actual fact, it is cheaper for them to take the shuttle than to take their own cars.

**Ms Bryanton:** We still have to deal with our major problem, which is that it is easier to leave our province than it is to get around within our province. We have a very high percentage of seniors in our province. We have a high percentage of people with low incomes. They cannot afford a car. Some do not want to own a car because they have environmental concerns. You ask, "Would a senior choose a car or a bus?" The fact is that they do

rendre au point de départ. Cela s'applique aux localités rurales de toute la Nouvelle-Écosse qui ne sont pas bien desservies par les autocars. Il est évident que les autobus ne peuvent pas aller ramasser tout le monde sur les chemins de campagne. C'est un problème pour le gouvernement et pour les personnes âgées.

Quant à votre question à propos des autobus scolaires, tout le monde le sait que ce sont les activités qui rapportent le plus de recettes auxquelles on prête le plus d'attention. Il est donc nécessaire, pour le public voyageur et pour le pays, que votre comité recommande des mesures positives modernes pour le transport en autocar.

**La présidente:** Une des préoccupations du comité est, évidemment, la mobilité des personnes âgées et l'accessibilité des services de transport. Jugez-vous que les services d'autocar interurbains réguliers dans votre région sont suffisants ou satisfaisants pour les personnes âgées? Les autocaristes nolisés ou privés, en général, offrent-ils un meilleur service aux personnes âgées?

**Mme Auld:** Certainement. Le service d'autocar, à l'heure actuelle, est insatisfaisant pour beaucoup de personnes âgées et d'autres qui doivent aller soit jusqu'à Moncton soit jusqu'à Halifax pour des traitements médicaux. Ils aimeraient revenir le même jour après leur rendez-vous chez le médecin. Il leur est impossible de prendre l'autocar régulier. Ainsi les navettes offrent-elles un excellent service. D'autre part, elles déposent les gens à l'hôpital et les reprennent au même endroit, ce qui est un avantage. Elles essayent de leur mieux de couvrir cette niche, parce que c'est nécessaire.

Récemment, j'ai entendu dire que des patients étaient maintenant envoyés à Moncton parce que l'on en envoyait trop à Halifax. On envisage d'étendre le service de navette à Moncton et à Saint-Jean pour permettre aux gens d'aller se faire soigner là-bas.

Ce n'est pas la seule utilisation que l'on fait de la navette. Beaucoup d'étudiants vont et viennent, et l'on utilise aussi la navette pour aller à l'aéroport. C'est très commode.

**La présidente:** Si les personnes âgées avaient le choix de prendre leur voiture ou de prendre l'autocar, que choisiraient-elles?

**Mme Auld:** Dans bien des cas, les personnes âgées ne conduisent plus. Lorsqu'elles vont se faire soigner ou qu'elles font un court voyage, elles préfèrent prendre la navette plutôt que de conduire. Si elles prennent la voiture, il leur faut trouver une place de stationnement et, en réalité, cela leur coûte moins cher de prendre la navette.

**Mme Bryanton:** Il nous faut quand même trouver une solution à notre grand problème, à savoir qu'il est beaucoup plus facile de quitter la province que de se déplacer à l'intérieur de celle-ci. Notre province compte un pourcentage très élevé de personnes âgées, ainsi qu'un pourcentage très élevé de personnes à faibles revenus. Ces personnes ne peuvent se permettre une voiture. Certains ne veulent pas avoir de voiture parce qu'ils se soucient de



not have a choice. They cannot get from one point to another without depending on friends, neighbours, or paying for taxis, and that tends to be very costly. Seniors just do not have a choice.

**The Chairman:** We cannot agree more than to say that there is talent in knowledge within the senior population. Are you given an opportunity to promote change in the transportation sector in your province?

**Ms Bryanton:** We try.

**The Chairman:** Are you heard?

**Mr. Irving:** We are heard; we are not sure we are listened to.

**Ms Bryanton:** We have been involved in every meeting about transportation. We have met with members of the government who were looking at transportation across the province. We have also met with the City of Charlottetown about transportation within the city. The province was looking at the question of transportation, but in terms of public transportation, but in terms of how they could synchronize the lights so that cars would not have to stop so often. They did say, however, that they were also considering the issue of public transportation for the province as a whole. We recently received a communication from them stating that, since the City of Charlottetown was considering the matter, they were not doing that. The City of Charlottetown was not looking at the provincial need for public transportation.

It is a very difficult situation. It is very difficult to get people to look at public transportation as one other form of infrastructure that we need in our communities. I think the issue of public transportation is just as important as the building of a new highway. I do not know why it is so difficult to consider public transportation as a service to the citizens.

**Ms Lay:** As you may know, Halifax is the fastest growing city in Canada. One reason for that is that all of our seniors are leaving the rural areas and moving into Halifax, and they are doing that because of the lack of transportation. They cannot keep their appointments without staying overnight.

**The Chairman:** Do they feel more secure living in the big city?

**Ms Lay:** No. It is a transportation issue.

**Ms Bryanton:** We are even losing people from P.E.I. to Halifax because there is no transportation for seniors.

**Senator Forrestall:** Are you referring to people who have to see specialists?

l'environnement. Vous demandez: «La personne âgée choisirait-elle la voiture ou l'autocar?» En fait, elle n'a pas le choix. Elle dépend de ses amis ou de ses voisins pour se déplacer, ou alors elle doit prendre un taxi, ce qui coûte très cher. Les personnes âgées n'ont aucun choix.

**La présidente:** Nous sommes tous d'accord pour dire qu'il y a des connaissances à exploiter au sein de la population âgée. Vous donne-t-on l'occasion de promouvoir le changement dans le secteur des transports de votre province?

**Mme Bryanton:** Nous essayons d'y contribuer.

**La présidente:** Avez-vous l'occasion de vous exprimer?

**M. Irving:** Nous pouvons nous exprimer, mais je ne suis pas sûr que l'on nous écoute.

**Mme Bryanton:** Nous avons pris part à toutes les réunions portant sur la question du transport. Nous avons rencontré des membres du gouvernement qui étudiaient la question du transport dans l'ensemble de la province. Nous avons également rencontré des représentants de la ville de Charlottetown pour discuter du transport dans la ville. La province étudiait la question du transport, mais du point de vue du transport en commun, et du point de la synchronisation des feux de circulation pour améliorer le flot des voitures. Les autorités provinciales ont affirmé, cependant, qu'elles réfléchissaient également à la question du transport en commun pour l'ensemble de la province. Récemment, nous avons reçu de la province un communiqué affirmant que, puisque la ville de Charlottetown étudiait la question, la province elle n'avait pas à le faire. Or, la ville de Charlottetown n'étudiait pas les besoins provinciaux en matière de transport en commun.

La situation est très complexe. Il n'est pas facile de convaincre les autorités qu'il faut considérer le transport en commun comme un élément d'infrastructure dont nos collectivités ont besoin. La question du transport en commun est tout aussi importante que la construction d'une nouvelle autoroute. Je ne vois pas pourquoi il est si difficile de voir qu'il représente un service aux citoyens.

**Mme Lay:** Comme vous le savez peut-être, Halifax est la ville canadienne qui connaît la croissance démographique la plus rapide. Cela est notamment imputable au fait que tous nos aînés quittent le milieu rural pour déménager à Halifax, et cela en raison de services des transports insuffisants. Ils ne peuvent respecter leurs rendez-vous à moins de passer la nuit.

**La présidente:** Les personnes âgées se sentent-elles plus en sécurité dans la grande ville?

**Mme Lay:** Non. C'est tout simplement une question de transport.

**Mme Bryanton:** Les gens quittent même l'Île-du-Prince-Édouard pour s'installer à Halifax parce qu'il n'y a pas de transport pour les aînés.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que vous parlez des personnes qui doivent consulter des spécialistes?

**Ms Bryanton:** It is important to have adequate transportation just for daily living. We are losing people on P.E.I. because we do not have public transportation. For example, if one member of a couple dies, the other does not want to be stranded. Some of these people may never have learned how to drive a car. They leave the province because there is no public transportation.

**Senator Oliver:** Joan, do you have statistics to back up what you just said?

**Ms Lay:** I can probably get that for you, senator.

**The Chairman:** I will ask the clerk to contact you and we will distribute the statistics to our committee members.

What is the best way to ensure that bus fares to small communities remain affordable?

**Ms Bryanton:** Ours is a very small province, but we are also the most densely populated province in Canada. Since we have a small population, we must look at some innovative ways to provide public transportation.

My own mother went astray and moved to Ontario.

**Senator Forrestall:** God forbid.

**Ms Bryanton:** When I visit her, I fly into Toronto and the Owen Sound Courier Services picks me up at the airport and drops me off in Medford, Ontario, where my mother lives. That is a very innovative mode of transportation. They were transporting parcels, but also they had room to carry passengers, so they make some extra money doing that. I think it is a really good alternative and it provides people with an opportunity to go back and forth. I have also taken the regular bus system. That is a long, tedious drive. We have couriers in our province, so this is one transportation alternative we could consider. If someone wanted to provide public transportation, then perhaps they could also provide a courier service to add to their revenue.

**Ms Lay:** If the bus companies in Nova Scotia looked at the total picture, they could also provide a service, a Van service as well as a bus service. We need more van service, as long as the government provides the legislation to maintain those vans and make sure that safety procedures are followed. We need it as badly as P.E.I. does, because our province is slightly larger with just as many rural areas. That is a major problem.

**Senator Oliver:** School buses used to drive children to school are parked until school is over and then they are used to pick up the children and take them home. In the evenings, the mid-mornings and in the afternoons, those buses, for the most, part are not being used. One of the questions we asked yesterday in Montreal was: whether there was any possible use that those

**Mme Bryanton:** Le transport adéquat est important dans la vie de tous les jours. Les gens quittent l'Île-du-Prince-Édouard parce qu'il n'y a pas de transport en commun. Par exemple, lorsque l'un des deux membres d'un couple meurt, l'autre ne veut pas se retrouver isolé. Il arrive que ces personnes n'aient jamais appris à conduire. Elles quittent la province parce qu'il n'y a pas de système de transport en commun.

**Le sénateur Oliver:** Joan, avez-vous des statistiques à l'appui de ce que vous venez de dire?

**Mme Lay:** Je peux probablement vous les obtenir, sénateur.

**La présidente:** Je vais demander au greffier de communiquer avec vous et nous ferons parvenir ces statistiques aux membres du comité.

Quel est le meilleur moyen de faire en sorte que les tarifs pour le voyage en autocar vers les petites collectivités demeurent abordables?

**Mme Bryanton:** Notre province est très petite, mais c'est également la plus densément peuplée au Canada. Puisque notre population est petite, il nous faut innover pour assurer le transport en commun.

Ma propre mère s'est égarée du droit chemin et a déménagé en Ontario.

**Le sénateur Forrestall:** Grands dieux non!

**Mme Bryanton:** Lorsque je lui rends visite, je prends l'avion jusqu'à Toronto, puis la compagnie de messagerie Owen Sound vient me prendre à l'aéroport et me dépose à Medford, en Ontario, là où ma mère habite. Voilà un moyen de transport très novateur. Cette entreprise transportait des colis, mais il y avait de la place à bord pour des passagers; on a donc décidé d'augmenter les revenus en prenant des passagers. C'est une très autre bonne solution pour faciliter les déplacements. J'ai également emprunté le système de transport en commun. Le trajet est long et pénible. Nous avons des services de messageries chez nous, c'est donc un mode de transport que nous pourrions envisager. Si quelqu'un veut offrir un service de transport en commun, il pourrait peut-être y ajouter un service de messageries pour arrondir ses recettes.

**Mme Lay:** Si les lignes d'autocar de la Nouvelle-Écosse adoptaient une approche globale, elles pourraient également offrir un service de transport par minibus en plus du service d'autocar. Il y a une demande accrue de transport par minibus au fourgonnette chez nous, à condition que le gouvernement assure un cadre législatif pour le bon entretien de ces véhicules et pour faire en sorte que les mesures de sécurité soient respectées. La demande chez nous est aussi criante qu'à l'Île-du-Prince-Édouard, parce que notre territoire est légèrement plus grand et que nous comptons tout autant de régions rurales. C'est un problème de taille.

**Le sénateur Oliver:** Les autobus scolaires sont stationnés jusqu'à la fin des cours. On les utilise ensuite pour ramener les enfants à la maison. Pendant la soirée, la matinée et l'après-midi, ces autobus sont, pour la plupart, inutilisés. Hier, à Montréal, l'une des questions que nous avons posées est celle-ci: n'est-il pas possible d'utiliser les autobus scolaires qui desservent les régions



school buses, which are used in rural areas, could be put to help transport the disabled and seniors who do not have vehicles. Is it that they are uncomfortable?

**Ms Bryanton:** They are horrible.

**Ms Auld:** They are very difficult to get in and out of too. It would be impossible for anybody who is handicapped.

**Ms Bryanton:** We need to look at transportation for our total population. People need to get to work; they need to get home. School buses are not available at the times that they would be going back and forth to work. They are one of the most uncomfortable vehicles.

**Senator Oliver:** They do not have safety belts either.

We keep hearing about the shuttle buses in P.E.I. How many passengers can a shuttle bus accommodate?

**Ms Auld:** It is a 14- or an 18-passenger bus.

**Senator Oliver:** It is a standard bus?

**Ms Auld:** Yes.

**Ms Bryanton:** They are vans, not buses.

**Senator Oliver:** Are the seats comfortable?

**Ms Auld:** Yes.

**Ms Bryanton:** They also have seat belts.

**Senator Oliver:** Are the seats two by two?

**Ms Auld:** No, you could sit three in a row. They are not individual seats. In most cases, they only take 11 passengers, two per seat and then one in the front.

**Senator Oliver:** Is there a bathroom on the van?

**Ms Auld:** No, but they will stop whenever necessary. That is another plus as far as the passengers are concerned. The standard buses only stop at the scheduled stops. There is a washroom on the bus, but it is extremely difficult for a senior or a disabled person to use that washroom whilst the bus is in motion. It is not feasible. In fact, it is dangerous.

**Senator Oliver:** I take it there are no video, TV, sound system or computer facilities.

**Ms Auld:** No, and that is because the trip is short. It takes four hours to get from the island to Halifax. However, to get to Halifax by bus, you have to go to Moncton first and then from Moncton to Halifax. If you go by shuttle, you go direct, so it takes much less time. It takes four hours, depending on the weather. There is usually at least one stop, if not two. If more stops are required for the comfort of passengers, they will stop.

**Senator Oliver:** Some of our previous witnesses told us that it was impractical to have a 57-seat, modern bus going into the small areas like Parrsboro and Inverness. They say those areas

rurales pour transporter les personnes handicapées ainsi que les personnes âgées qui n'ont pas de voitures? Ces véhicules sont-ils inconfortables?

**Mme Bryanton:** Ils sont atroces.

**Mme Auld:** Et ils sont très difficiles d'accès. Ces véhicules sont inaccessibles aux personnes handicapées.

**Mme Bryanton:** Il nous faut examiner des solutions de transport pour toute la population. Les gens doivent se rendre au travail et rentrer à la maison ensuite. Les autobus scolaires ne seraient pas disponibles aux heures où l'on se rend au travail et où l'on quitte le travail. De plus, ils comptent parmi les véhicules les plus inconfortables qui soient.

**Le sénateur Oliver:** Et ils ne sont pas munis de ceintures de sécurité.

On parle constamment des navettes à l'Île-du-Prince-Édouard. Combien de passagers peuvent-elles accueillir?

**Mme Auld:** Il s'agit d'un véhicule à 14 ou à 18 passagers.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce un autocar standard?

**Mme Auld:** Oui.

**Mme Bryanton:** Ce sont des minibus, et non des autocars.

**Le sénateur Oliver:** Les sièges sont-ils confortables?

**Mme Auld:** Oui.

**Mme Bryanton:** Et ils sont munis de ceintures de sécurité.

**Le sénateur Oliver:** Les sièges sont-ils disposés deux par deux?

**Mme Auld:** Non, ce sont des banquettes à trois places. Ce ne sont pas des sièges individuels. Dans la plupart des cas, ces véhicules n'accueillent que 11 passagers, soit deux par banquette et un à l'avant.

**Le sénateur Oliver:** Y a-t-il des toilettes à bord?

**Mme Auld:** Non, mais le véhicule s'arrête au besoin. Voilà un autre avantage pour les passagers. Les autocars standards ont des arrêts fixes. Il y a des toilettes à bord, mais elles sont très difficiles à utiliser pour une personne âgée ou une personne handicapée lorsque l'autocar est en marche. C'est impraticable. En fait, c'est dangereux.

**Le sénateur Oliver:** Je présume qu'il n'y a ni magnétoscope, ni téléviseur, ni chaîne stéréo ni ordinateur à bord.

**Mme Auld:** Non, parce que les trajets sont de courte durée. Il faut quatre heures pour se rendre à Halifax depuis l'Île-du-Prince-Édouard. Toutefois, en autocar, il faut d'abord passer par Moncton avant de se diriger vers Halifax. Si vous empruntez la navette, le trajet est direct, donc beaucoup moins long. Cela prend quatre heures, tout dépend du temps qu'il fait. Généralement, il y a un arrêt au moins, sinon deux. S'il est nécessaire de s'arrêter plus souvent pour le confort des passagers, le véhicule s'arrêtera.

**Le sénateur Oliver:** Des témoins précédents nous ont dit qu'il était peu pratique d'emprunter un autocar moderne à 57 sièges pour se rendre dans les petites collectivités comme Parrsboro et

should be serviced by six- or nine-seater vans which would take people to the main route where the main bus would pick them up. Would that kind of system work in P.E.I.?

**Ms Bryanton:** Yes. They would have to be small vans because we do not have a large population.

**Senator Oliver:** What about six-seaters?

**Ms Bryanton:** Not quite that small. Perhaps a nine-seater would be appropriate. I will give you another example of a transportation system. I visit my son who lives in the Caribbean.

**Senator Oliver:** You probably visit in January and February.

**Ms Bryanton:** They use 12-seater vans as buses and taxis. If necessary, they can accommodate 16 over short distances. They work quite well. The taxis and the buses look alike. One day I was waving down what I thought was the bus, but it was a taxi, so I shared it with a lady. It was beneficial in that I got to where I was going, and I gave her what would have been the bus fare towards the price of the cab fare.

**Mr. Irving:** Shuttles are the new kid on the block. They have been running for only four years and they have built up a successful business. I think it is reasonable to expect that that business will increase. With competition, you will probably see the amenities that you are talked about such as laptop hook-ups being available. When more is offered to the travelling public, it will bring more business their way.

**Ms Bryanton:** P.E.I. is also at a disadvantage in that we have a very costly air service. I have to return tomorrow, but I could not bring myself to pay the cost of a return plane ticket.

**Senator Oliver:** How much is it to fly Charlottetown-Halifax return?

**Ms Bryanton:** It is usually in the \$500 range.

**Senator Oliver:** It is a 20-minute flight.

**Ms Bryanton:** Yes. It is a disgrace. We do not get the type of service we need. If we cannot afford that, then we need some other type of transportation such as a regularly scheduled service that would allow us to get around and to get off the island.

**Senator Callbeck:** Thank you all for your presentations. It is obvious you have put a lot of thought into these. You have given us a lot of interesting statistics, which certainly point to the fact that there will be a lot of changes down the road. You said that it is easier to get on and off the island than it is to get around the island, and I agree with you. We have to think of innovative ways to transport people. You have already mentioned some. Do you have any others that you would like to get on the record?

Inverness. Ils affirment que ces régions devraient être desservies par des minibus à six ou neuf places, qui achemineraient les passagers vers les axes principaux, et de là, les voyageurs monteraient à bord d'un autocar. Ce type de système fonctionnerait-il sur l'Île-du-Prince-Édouard?

**Mme Bryanton:** Oui. Il faudrait que ces minibus soient petits parce que notre population n'est pas nombreuse.

**Le sénateur Oliver:** Que pensez-vous des véhicules à six places?

**Mme Bryanton:** Non, pas aussi petit que ça. Peut-être qu'un minibus à neuf places ferait l'affaire. Voici un autre exemple de système de transport. Je rends visite à mon fils, qui habite dans les Caraïbes.

**Le sénateur Oliver:** Vous lui rendez probablement visite en janvier et en février.

**Mme Bryanton:** Là-bas, ils utilisent des minibus à 12 places et des taxis. Au besoin, les véhicules peuvent recevoir jusqu'à 16 personnes pour de courts trajets. La formule fonctionne assez bien. Les taxis et les minibus se ressemblent. Un jour, j'ai fait signe à un véhicule de s'arrêter. Je croyais que c'était le minibus, mais il s'agissait d'un taxi. Je l'ai donc partagé avec une dame. Cela a été avantageux pour moi parce que je suis arrivé à destination et, pour payer mon écot, j'ai remis à la dame l'équivalent d'un tarif de minibus.

**M. Irving:** Les navettes sont la nouvelle formule à la mode. Elles n'existent que depuis quatre ans et ont déjà suscité un commerce florissant. Il est raisonnable de croire que ce marché va s'accroître. Avec la concurrence, on verra probablement s'ajouter les équipements dont vous parliez, comme les connexions pour ordinateur portable. Quand le public voyageur bénéficiera d'un service élargi, la clientèle augmentera.

**Mme Bryanton:** L'Île-du-Prince-Édouard est aussi désavantagée du fait que le transport aérien y coûte très cher. Demain, je dois rentrer chez moi, mais je n'étais pas disposée à déboursier le prix d'un billet d'avion aller-retour.

**Le sénateur Oliver:** Combien en coûte-t-il pour l'aller-retour Charlottetown-Halifax?

**Mme Bryanton:** Généralement, le prix oscille autour des 500 \$.

**Le sénateur Oliver:** C'est un vol de 20 minutes.

**Mme Bryanton:** Oui. C'est une honte. Nous n'avons pas les services dont nous avons besoin. Si nous ne pouvons nous permettre l'avion, il nous faut utiliser un autre mode de transport comme un service régulier nous permettant de nous déplacer sur l'île et de quitter l'île.

**Le sénateur Callbeck:** Je vous remercie tous de vos exposés. Manifestement, vous avez bien réfléchi à la question. Vous nous avez fourni beaucoup de statistiques intéressantes, qui semblent bien illustrer qu'il y aura à terme beaucoup de changements. Vous avez dit qu'il était plus facile de quitter l'île et d'y revenir que de se déplacer sur l'île elle-même, et je suis d'accord. Il nous faut trouver des solutions de transport novatrices. Vous en avez déjà proposées. Y en a-t-il d'autres que vous voudriez verser au compte rendu?



**Ms Bryanton:** When anybody talks about public transportation in P.E.I., they usually say that it will not work on P.E.I. because people are married to their cars. People would not be married to their vehicles if they had an alternative means of transportation. I live in the country. When I go into work, I would dearly love to leave my car at North River Corner and catch a bus. However, that opportunity is not available to me.

To come here for today, we decided we would all travel together. Ron was our pilot. I left my car in North River. I almost had to beg to be allowed to leave my car at a service station overnight. There are blocks or barriers all over the place.

There must be some strong public debate about public transportation, and we must approach that with a positive attitude. Our province is small and our population is not terribly dense. How can we ensure that a person living in Tignish can come down to Summerside or Charlottetown?

Car insurance is going up to the extent that seniors can no longer afford to insure their vehicles. They are giving up their cars. We are isolating our seniors. They are becoming ill because they cannot get out and do things. We must encourage communities, perhaps by providing incentives to them, to provide a transportation service. Whether the community or a person within the community provides that, it should be recognized as a needed service and be subsidized. It should not, of course, be too expensive a service.

**Senator Callbeck:** Have very many seniors given up their cars because of increased insurance costs?

**Ms Bryanton:** They are beginning to do that, yes. They have to deal with increased insurance and gas costs. Seniors live on a fixed income, but the cost of living continues to go up and up. Every time there is an increase, although it may just be a dollar or a few cents, when you add it all up and you are trying to live on a fixed income, you find that you cannot afford a vehicle. If you cannot afford a vehicle, you certainly cannot afford a taxi. They are beginning to be jeopardized.

**Senator Callbeck:** Of course, investment interest is lower today than some seniors expected it would be in their retirement.

**Ms Bryanton:** No, when people made their retirement decisions, they were expecting a certain amount of income from investments, and that is not happening.

**Senator Callbeck:** Colleen, in your first paragraph you say that the shuttle service between Charlottetown and Cornwall fell through because it was too expensive. How much was it?

**Ms Auld:** It was \$15 return for a very short distance.

**Mme Bryanton:** Lorsque l'on parle de créer un système de transport en commun sur l'île-du-Prince-Édouard, on dit en général que ça ne fonctionnera pas parce que les personnes sont trop attachées à la leur voiture. Ce ne serait pas le cas s'il y avait un autre moyen de transport disponible. Je vis à la campagne. Pour me rendre au travail, j'aimerais bien pouvoir laisser ma voiture à North River Corner et prendre un autocar. Toutefois, je n'ai pas la possibilité de le faire.

Pour nous rendre ici aujourd'hui, nous avons décidé de voyager tous ensemble. Ron était notre pilote. J'ai garé ma voiture à North River. J'ai presque été obligé de les supplier, à la station-service, pour qu'ils me permettent de stationner pour la nuit. Il y a des blocs de ciment et des barrières un peu partout.

Il est nécessaire de tenir un débat public vigoureux sur la question du transport en commun, et il nous faut aborder ce débat avec une attitude positive. Notre province est petite et la population n'y est pas très dense. Comment pouvons-nous faire en sorte qu'une personne habitant à Tignish puisse descendre à Summerside ou à Charlottetown?

L'assurance-automobile augmente à tel point que les personnes âgées ne peuvent plus se permettre d'assurer leurs véhicules. Elles sont obligées de renoncer à leurs voitures. Nous isolons nos aînés. Ils tombent malades parce qu'ils ne peuvent pas sortir faire leurs courses. Nous devons encourager les collectivités, peut-être au moyen d'incitatifs, à assurer des services de transport. Que ces services soient assurés par la collectivité ou par un individu, ils devraient être reconnus comme un service nécessaire et, à ce titre, devraient être subventionnés. Bien sûr, ce service ne devrait pas coûter trop cher.

**Le sénateur Callbeck:** Les personnes âgées qui ont dû renoncer à leurs voitures en raison de l'augmentation de l'assurance sont-elles très nombreuses?

**Mme Bryanton:** Les aînés commencent à le faire, en effet. Ils doivent composer avec une hausse du coût de l'assurance et de l'essence. Les personnes âgées ont un revenu fixe, mais le coût de la vie, lui, augmente sans cesse. À chaque fois qu'il y a une augmentation, même s'il ne s'agit que d'un dollar ou de quelques cents, cela s'accumule; pendant ce temps-là, les personnes âgées essaient de survivre avec un revenu fixe, et constatent qu'elles ne peuvent plus se permettre de rouler en voiture. Si vous ne pouvez pas vous permettre d'avoir une voiture, vous ne pouvez certainement pas vous payer un taxi. Les aînés commencent à être en danger.

**Le sénateur Callbeck:** Bien sûr, les taux d'intérêt sur les investissements sont plus faibles aujourd'hui que ne le prévoyaient certaines personnes âgées en prévision de leur retraite.

**Mme Bryanton:** Non, lorsque les personnes âgées ont planifié leur retraite, elles s'attendaient à toucher un certain revenu de leurs investissements; or, cela ne se réalise pas.

**Le sénateur Callbeck:** Colleen, dans votre premier paragraphe, vous dites que la navette entre Charlottetown et Cornwall n'a pas été maintenue parce qu'elle coûtait trop cher. Quel était le tarif?

**Mme Auld:** Il en coûtait 15 \$ aller-retour pour un trajet très court.

**Mr. Irving:** This is a bedroom community on the outskirts of Charlottetown.

**Ms Bryanton:** Can you imagine someone paying \$15 to go to and from work?

**Senator Callbeck:** You also say in your brief that it is not surprising that the use of the bus service has declined by 20 per cent or more over the past two years. Where did you get those figures? The reason I ask is that we heard some witnesses say that the bus service has declined and others said that it had not, that it had, in fact, increased.

**Mr. Irving:** We read that in your documents.

**Ms Auld:** I got that information from the shuttle service because I found it was almost impossible to get anything from the bus service. They have a 1-800 number, but it is very difficult to get any information from them. The shuttles are gauging that assessment from the communication that they have had with the bus service and from the fact that the number of people that they are transporting on a daily basis has increased so much. I know, from having travelled from Charlottetown to Moncton on the bus in the past, that you usually had a seat to yourself. The bus was never full except at Christmas time when students would be travelling. That was before we had a shuttle service.

**Senator Callbeck:** Do you believe that these vans, whether they are carrying one or 16 passengers, should be inspected?

**Ms Auld:** Yes, very definitely.

**Senator Callbeck:** Ron, I am interested in the promotion and advertising in the bus industry. I find it strange that there is not more promotion of the bus industry. As you say, we all remember some of the ads that we used to see.

**Mr. Irving:** Yes, and I think that there is an image that bus travel is something that is only done by blue-collar workers, students or seniors. It has led to a lack of concern for the passenger. They do not sell their service by making facilities attractive or upgrading their equipment. It is important to do that and I think there should be incentives to both the traveller and the bus companies.

**Senator Callbeck:** What incentives do you think should be offered to the travelling public?

**Mr. Irving:** Attractive rates is one incentive. A number of promotional ideas could be used such as one passenger per trip being reimbursed his fare. That sort of thing is done in industry and business if they want to promote something. The advertising geniuses can give us ideas about how to do that.

The bottom line is that it has to be a pleasant experience, a more pleasant experience, than it is now to travel on those buses.

**M. Irving:** C'est une paisible petite bourgade aux abords de Charlottetown.

**Mme Bryanton:** Vous vous imaginez quelqu'un qui paierait 15 \$ pour aller au travail et en revenir?

**Le sénateur Callbeck:** Dans votre mémoire, vous dites également qu'il n'est pas étonnant de constater une baisse de fréquentation de 20 p. 100 ou plus depuis des deux ans, pour le service d'autocars. Où avez-vous obtenu ces données? Je vous le demande parce que certains témoins nous ont dit qu'il y avait déclin dans la fréquentation des autocars, tandis que d'autres nous ont dit qu'il n'y avait pas eu de baisse, mais bien une augmentation.

**M. Irving:** Nous avons lu cela dans vos documents.

**Mme Auld:** Je tiens ces renseignements du service de navette parce que j'ai constaté qu'il était presque impossible d'obtenir des renseignements des autocaristes. Ils ont un numéro 1-800, mais il est très difficile d'obtenir quelque information que ce soit. La compagnie de navette tire son estimation des échanges d'information effectués avec la ligne d'autocars et du fait que le nombre de passagers qu'ils transportent quotidiennement a énormément augmenté. J'ai envoyé en autocar de Charlottetown à Moncton, par le passé, et je peux vous dire que l'on avait généralement un siège vide à côté de soi. L'autocar n'était jamais plein sauf pendant les fêtes, quand les étudiants rentraient à la maison. C'était avant l'arrivée du service de navette.

**Le sénateur Callbeck:** Croyez-vous que ces minibus, qu'ils transportent un seul passager ou 16, devraient être inspectés?

**Mme Auld:** Oui, très assurément.

**Le sénateur Callbeck:** Ron, je suis curieuse à propos de la promotion et de la publicité par les autocaristes. Je trouve bizarre qu'il y ait si peu de promotion de la part des autocaristes. Comme vous le dites, nous nous souvenons tous des pubs qui étaient autrefois diffusées.

**M. Irving:** Oui, je pense qu'on voit le transport par autobus comme l'apanage des cols bleus, des étudiants et des personnes âgées. On ne se préoccupe plus des voyageurs. Les entreprises n'essaient pas d'attirer la clientèle en offrant des installations attrayantes ou en améliorant leur matériel. Or, il est important de le faire, et je pense qu'on devrait encourager à la fois les voyageurs et les autocaristes.

**Le sénateur Callbeck:** À votre avis, quelles mesures d'encouragement devrait-on offrir au public voyageur?

**M. Irving:** Entre autres choses, des tarifs intéressants. On pourrait aussi offrir le remboursement du prix du billet à un voyageur par déplacement. On offre déjà ce genre de chose dans l'industrie et le monde des affaires à l'occasion de campagnes publicitaires. Les génies de la publicité pourraient nous donner des idées sur la façon de procéder.

L'essentiel, c'est que le voyage en autocar doit être une expérience agréable, et plus agréable qu'elle ne l'est maintenant.



**Ms Bryanton:** Customer service would be really nice. The shuttles provide incentive now. On some of them, every eighth trip is free, and on others it is every tenth trip.

**Senator Callbeck:** I wanted to know if you had ideas other than reduced fares.

**Mr. Irving:** I think we have to alter the image of bus travel so that more people would be attracted to that service.

Senator Oliver, the shuttles come to Halifax for \$45 and the bridge fee alone is \$37.50, so you can see that it makes economic sense to leave your car at home.

**Senator Oliver:** The shuttle company pays the bridge fee.

**Mr. Irving:** Yes.

**Senator Oliver:** What if they threw in a sandwich?

**Mr. Irving:** That would be another incentive.

**Senator Callbeck:** There has been some discussion about transporting people in rural areas to a central point to be picked up. I am sure that is a problem all across Canada, not only in Prince Edward Island and Nova Scotia.

**Ms Lay:** Yes, it is. If the bus companies wanted to get people to a central point, they could provide pick-up service. Everybody in the interior of Guysborough County has to come out to the main highway at Antigonish to be picked up. A pick-up service might be one of the solutions.

**Senator Jaffer:** I come from British Columbia, but I have a good understanding of your problems because my son went to piping school in Summerside and he suddenly found himself without any kind of transportation.

**Senator Oliver:** She bought him a car.

**Senator Jaffer:** I was shocked when he told me he could not get around. He had to walk.

My question is about people who need wheelchair access. How do they manage on shuttles? Are there specially adapted shuttles?

**Ms Bryanton:** We do have transportation for people in wheelchairs but, again, it is quite costly. That transportation has to be booked ahead. It is not terribly convenient. When we get our transportation system in Prince Edward Island, a certain number of the vehicles will have to be wheelchair accessible. That can be done.

**Senator Jaffer:** We have what we call the "Handy Dart Bus" in British Columbia. Are there special shuttles in Halifax or P.E.I.?

**Mme Bryanton:** Il serait bien qu'on songe au service à la clientèle. À l'heure actuelle, les navettes offrent déjà des incitatifs. Certaines d'entre elles offrent un huitième voyage gratuitement, tandis que d'autres le font pour le dixième.

**Le sénateur Callbeck:** J'aimerais savoir si vous avez songé à autre chose qu'à une réduction des tarifs.

**M. Irving:** Je pense qu'il faut aussi donner une autre image des voyages par autocar interurbains afin qu'ils attirent davantage de personnes.

Sénateur Oliver, les navettes jusqu'à Halifax coûtent 45 \$, tandis qu'à lui seul, le péage exigé sur le pont coûte 37,50 \$. On voit donc qu'il est tout à fait avantageux de laisser sa voiture à la maison.

**Le sénateur Oliver:** C'est la compagnie de navette qui paie le péage.

**M. Irving:** Oui.

**Le sénateur Oliver:** Et si elles offraient aussi un sandwich?

**M. Irving:** Ce serait un autre incitatif.

**Le sénateur Callbeck:** Il a été question de transporter les gens des régions rurales jusqu'à un point central, où on pourrait les ramasser. Je suis sûre que ces problèmes se posent partout au Canada, et pas seulement à l'Île-du-Prince-Édouard et en Nouvelle-Écosse.

**Mme Lay:** Oui, c'est vrai. Si les autocaristes étaient disposés à transporter les gens jusqu'à un point central, ils pourraient aussi offrir le service de prise en charge à domicile. Tout le monde qui vit à la campagne dans le comté de Guysborough est obligé de se rendre sur l'autoroute à Antigonish pour prendre l'autocar. Un service de prise en charge à domicile pourrait être une des solutions.

**Le sénateur Jaffer:** Je viens de Colombie-Britannique, mais je crois comprendre vos problèmes, car mon fils est allé suivre des cours de cornemuse à Summerside, et là-bas, il s'est trouvé sans le moindre moyen de transport.

**Le sénateur Oliver:** Elle lui a acheté une voiture.

**Le sénateur Jaffer:** J'ai été renversée d'apprendre qu'il n'avait trouvé aucun moyen de transport pour se promener. Il était obligé de marcher.

Cela dit, ma question porte sur les personnes qui sont en fauteuil roulant. Comment font-elles pour voyager dans les navettes? Sont-elles adaptées?

**Mme Bryanton:** Nous offrons des services de transport aux personnes en fauteuil roulant, mais encore une fois, cela est très coûteux. Il faut aussi réserver le véhicule d'avance, ce qui n'est pas très pratique. Lorsque nous aurons notre propre système de transport à l'Île-du-Prince-Édouard, il faudra qu'un certain nombre de véhicules soient accessibles aux fauteuils roulants. C'est faisable.

**Le sénateur Jaffer:** En Colombie-Britannique, nous avons ce qu'on appelle le «Handy Dart Bus». Est-ce qu'il y a des navettes spéciales à Halifax ou dans l'Île-du-Prince-Édouard?

**Ms Bryanton:** No. We have what is called “Donna’s Transport” or “Pat and the Elephant.” Those are specifically for wheelchair transportation. Regular passengers do not go on them.

**Senator Forrestall:** Perhaps Senator Callbeck, knowing Baddeck could tell us what kind of service you have into Summerside or into Charlottetown?

**Senator Callbeck:** We do not have any.

**Senator Forrestall:** What about the area near Overton? What is up there?

**Senator Callbeck:** Nothing.

**Senator Oliver:** Can you take the train?

**Senator Callbeck:** You can walk the track.

**Senator Forrestall:** Did you ever consider other alternatives? Did any come to mind?

**Senator Callbeck:** Other alternatives have been considered, but it is a matter of dollars. It is a service that is needed.

**Ms Bryanton:** When we looked at bus situations in the past, we always envisioned a 40-seater bus. That is just not appropriate. We are beginning to consider more viable options and more innovative ways of providing transportation so that someone could leave Baddeck and be in Summerside in no time flat.

**Mr. Irving:** There are precedents. The oil crisis of the 1970s saw a great many innovative plans, including the use of vans in the province to transport people. The thrust then was to do away with as much automobile traffic as possible and the political will was there to do it. It can be done.

**Senator Oliver:** Most of the major carriers today have the big 47- and 52-seater buses, but they also have mini-vans and school buses. Most of the big carriers today are quite diversified and are able to meet rural demands.

**Mr. Irving:** Not in our province.

**Ms Bryanton:** Companies like Trius could consider providing a certain type of service because they have a variety of sizes of vehicles. Their major thrust is towards chartering and touring. However, they have other vehicles, and they could provide a certain type of service. They cannot do it all, but they could be one player in providing public transportation.

**Senator Forrestall:** Having used the alternate form of transportation, the school bus was an enlightening experience. We sat in kindergarten-school-sized seats, which were most uncomfortable.

**Mme Bryanton:** Non. Il y a cependant des véhicules conçus expressément pour le transport des fauteuils roulants, et qu’on appelle «Donna’s Transport» ou «Pat and the Elephant». Les passagers réguliers ne les empruntent pas.

**Le sénateur Forrestall:** Étant donné que Le sénateur Callbeck connaît Baddeck, pourrait-elle nous dire quel genre de service on y offre pour aller à Summerside ou à Charlottetown?

**Le sénateur Callbeck:** Il n’y en a aucun.

**Le sénateur Forrestall:** Qu’en est-il de la région près de Overton? Qu’est-ce qu’il y en a là-bas?

**Le sénateur Callbeck:** Rien.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce qu’on peut prendre le train?

**Le sénateur Callbeck:** On peut toujours marcher sur la voie ferrée.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous déjà envisagé d’autres solutions? Y avez-vous songé?

**Le sénateur Callbeck:** On a envisagé d’autres solutions, mais c’est une question d’argent. Ce service est quand même nécessaire.

**Mme Bryanton:** Dans le passé, lorsqu’on considérait le transport par autobus, nous envisagions toujours des véhicules à 40 places. Ça n’est tout simplement pas approprié. Nous commençons à songer à d’autres solutions, plus viables et novatrices, qui permettraient à quelqu’un de Baddeck à se rendre à Summerside en très peu de temps.

**M. Irving:** Il y a des précédents. La crise du pétrole des années 70 a favorisé beaucoup d’idées novatrices, y compris l’utilisation de fourgonnettes ou minibus dans la province pour transporter les gens. À l’époque, il y avait une volonté politique d’agir et de réduire le plus possible la circulation-automobile. C’est faisable.

**Le sénateur Oliver:** Aujourd’hui, la plupart des grands autocaristes ont en service de grands autocars à 47 et 52 places, mais ils exploitent aussi des mini-fourgonnettes et des autobus scolaires. La plupart de ces grandes entreprises sont très diversifiées aujourd’hui et sont en mesure de répondre aux besoins des régions rurales.

**M. Irving:** Pas dans notre province.

**Mme Bryanton:** Des compagnies comme Trius pourraient envisager d’offrir un certain genre de services, car elles disposent d’un parc de véhicules de tailles diverses. Elles concentrent leurs activités dans les services nolisés et les excursions. Toutefois, je le répète, elles ont d’autres véhicules, et elles pourraient offrir un service spécialisé. Elles ne peuvent tout faire, mais elles pourraient certainement participer à l’offre de transport en commun.

**Le sénateur Forrestall:** Pour avoir essayé personnellement les autres formes de transport, je peux vous dire que le trajet en autobus scolaire a été très éclairant. Nous étions assis dans des sièges conçus pour des enfants, et ils étaient très inconfortables.



**The Chairman:** We did not go to P.E.I. Fortunately but witnesses from P.E.I. came to us. Thank you for your presentations.

The committee adjourned.

**La présidente:** Nous ne sommes pas allés à l'Île-du-Prince-Édouard. Heureusement pour nous, les témoins sont venus nous rencontrer ici. Merci de vos exposés.

La séance est levée.

---

*from the Tourism Industry Association of Nova Scotia:*

Brian Hicks, IT Coordinator.

*from the Ecology Action Centre:*

Stephanie Sodero, TRAX Coordinator, Active and Safe Routes to School Coordinator;

Alexandra Fischer, TRAX Coordinator, Active and Safe Routes to School Coordinator.

*from the Senior Federation of Prince Edward Island:*

Olive Bryanton, Coordinator.

*from the Senior College of Prince Edward Island:*

Ron Irving, President.

*from the Seniors Active Living Centre:*

Connie Auld, President.

*from the Canadian Pensioners Concerned — Nova Scotia:*

Joan Lay, President.

*De la Tourism Industry Association of Nova Scotia:*

Brian Hicks, coordonnateur à la technologie de l'information.

*Du Ecology Action Centre:*

Stephanie Sodero, coordonnatrice du système TRAX et coordonnatrice du programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école (ARASPÉ);

Alexandra Fischer, coordonnatrice du système TRAX et coordonnatrice du programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école (ARASPÉ).

*De la Fédération des personnes âgées de l'Île-du-Prince-Édouard:*

Olive Bryanton, coordonnatrice.

*Du Senior College of Prince Edward Island:*

Ron Irving, président.

*Du Centre de vie active pour les aînés:*

Connie Auld, présidente.

*De la corporation canadienne des retraités intéressés de la Nouvelle-Écosse:*

Joan Lay, présidente.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada – Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

**WITNESSES:**

**Morning meeting:**

*From the Department of Transport / Nova Scotia:*

Don Stonehouse, Manager, Transportation Policy;

Bernie Swan, Transportation Policy Analyst.

*From Transport 2000 Atlantic:*

John Pearce, Executive Director.

*From the SMT/Acadian Lines:*

Bob Odell, General Manager;

Mike Melanson, Director of Operations.

*From the Atlantic Tours Gray Line:*

Denis Campbell, Vice-President.

**Afternoon meeting:**

*From Trius Tours Ltd.:*

George Brookins, Owner.

*From DRL:*

John Harding, Assistant General Manager.

*(Continued on the previous page)*

---

**TÉMOINS:**

**Séance du matin:**

*Du ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse:*

Don Stonehouse, gestionnaire du Programme en matière de transports;

Bernie Swan, analyste des politiques de transports.

*De Transport 2000 Atlantic:*

John Pearce, directeur exécutif.

*De SMT/Acadian Lines:*

Bob Odell, directeur général;

Mike Melanson, directeur de l'exploitation.

*De Atlantic Tours Gray Line:*

Denis Campbell, vice-président.

**Séance de l'après-midi:**

*De Trius Tours Ltd.:*

George Brookins, propriétaire.

*De DRL:*

John Harding, directeur général adjoint.

*(Suite à la page précédente)*

CA1  
YCL19  
-T83



First Session  
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

**Transport and  
Communications**

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

Monday, March 25, 2002

---

**Issue No. 24**

---

**Seventh and eighth meetings on:**  
The examination of issues facing the intercity  
busing industry

---

**WITNESSES:**  
(See back cover)

Première session de la  
trente-septième législature, 2001-2002

SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

**Transports et des  
communications**

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Le lundi 25 mars 2002

---

**Fascicule n° 24**

---

**Septième et huitième réunions concernant:**  
L'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie  
du transport interurbain par autocar

---

**TÉMOINS:**  
(Voir à l'endos)





THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs, P.C.	LaPierre
(or Robichaud, P.C.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs, c.p.	LaPierre
(ou Robichaud, c.p.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(ou Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

VANCOUVER, Monday, March 25, 2002  
(38)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 a.m., in Vancouver, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall, Gustafson, Jaffer and Phalen (6).

*Other senator present:* The Honourable Senator Lawson (1).

*In attendance:* Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity bus industry (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference*).

**WITNESSES:**

*From Gray Line Victoria:*

Michael G. Cafferky, General Manager.

*As an individual:*

Bill Waters, Professor.

*From Motor Coach Canada:*

Brian Crow, President;

Sheldon Eggen, Director.

At 10:40 a.m., the committee suspended.

At 11:05 a.m., the committee resumed.

The witnesses from Gray Line Victoria, Motor Coach Canada and Mr. Bill Waters made a presentation and answered questions.

Gray Line Victoria, Motor Coach Canada and Mr. Bill Waters submitted a brief.

At 11:55 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

**ATTEST:**

---

**PROCÈS-VERBAUX**

VANCOUVER, le lundi 25 mars 2002  
(38)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 heures, à Vancouver, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall, Gustafson, Jaffer et Phalen (6).

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Lawson (1).

*Également présents:* Joseph Dion, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité étudie les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002*).

**TÉMOINS:**

*De Gray Line Victoria:*

Michael G. Cafferky, directeur général.

*À titre personnel:*

Bill Waters, professeur.

*De Motor Coach Canada:*

Brian Crow, président;

Sheldon Eggen, directeur.

À 10 h 40, le comité suspend la séance.

À 11 h 05, le comité reprend la séance.

Les représentants de Gray Line Victoria et de Motor Coach Canada, de même que M. Bill Waters, font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de Gray Line Victoria et de Motor Coach Canada, de même que M. Bill Waters, soumettent un mémoire.

À 11 h 55, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

---



VANCOUVER, Monday, March 25, 2002  
(39)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:05 p.m., in Vancouver, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, ForreSTALL, Gustafson, Jaffer, Oliver and Phalen (7).

*Other senator present:* The Honourable Senator Lawson (1).

*In attendance:* Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity bus industry (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference*).

WITNESSES:

*From the Union of British Columbia Municipalities:*

Hans Cunningham, President;

Marie Crawford, Assistant Executive Director.

*From the British Columbia Old Age Pensioners Organization:*

Wil Holland, Past President.

*From the British Columbia Trucking Association:*

Paul Landry, President and Chief Executive Officer;

Jim Storie, President of the Vancouver Trolley Company.

The witnesses from the British Columbia Old Age Pensioners Organization, the British Columbia Trucking Association and the Union of British Columbia Municipalities made a presentation and answered questions.

The British Columbia Old Age Pensioners Organization, the British Columbia Trucking Association and the Union of British Columbia Municipalities submitted a brief.

At 3:10 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

VANCOUVER, le lundi 25 mars 2002  
(39)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 05 à Vancouver sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, ForreSTALL, Gustafson, Jaffer, Oliver et Phalen (7).

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Lawson (1).

*Également présents:* Joseph Dion, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002*).

TÉMOINS:

*De la Union of British Columbia Municipalities:*

Hans Cunningham, président;

Marie Crawford, directrice administrative adjointe.

*De la British Columbia Old Age Pensioners Organization:*

Wil Holland, président précédent.

*De la British Columbia Trucking Association:*

Paul Landry, président-directeur général;

Jim Storie, président de la Vancouver Trolley Company.

Les témoins de la British Columbia Old Age Pensioners Organization, de la British Columbia Trucking Association et de la Union of British Columbia Municipalities font une présentation et répondent aux questions.

La British Columbia Old Age Pensioners Organization, la British Columbia Trucking Association et la Union of British Columbia Municipalities remettent un mémoire.

À 15 h 10, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

**EVIDENCE**

VANCOUVER, Monday, March 25, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 a.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** I want to welcome the witnesses, observers and members of the committee to these public hearings here in Vancouver of this Standing Senate Committee on Transport and Communications. The subject of our hearings is the committee's special study of intercity buses. We are pleased to be in the province represented by Senator Jaffer, who is a member of our committee, and Senator Lawson, who is joining us today for our meeting.

As the third-largest city in Canada, Vancouver and the Greater Vancouver Regional District have important passenger transportation issues we wish to become more familiar with.

The province as a whole probably also has issues of concern such as we have heard elsewhere: declining populations in small communities; an overall aging population; and important issues of the need for public transportation to give older citizens access to health care and to give youth access to employment opportunities. The federal Minister of Transport asked this committee to undertake this study.

[*Translation*]

The committee met in Montreal and in Halifax and we will be in Calgary and in Toronto in the next few days. We will report the results of our study to the Senate before the end of 2002.

[*English*]

We have already started our research and have benefited from numerous commissions and studies on the topic undertaken by the federal government and many of the provinces, as well as from reports from foreign countries; however, essential to our study is hearing what the population has to say and that is why we are here today.

Occasionally in transportation studies, it is possible for those inquiring to get caught up in the operational problems and even in the details of the equipment of a carrier or to get caught up in the merits of different regulatory regimes before fully understanding what the users of the service actually want.

**TÉMOIGNAGES**

VANCOUVER, le lundi 25 mars 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 heures pour étudier les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Je tiens à souhaiter la bienvenue aux témoins, aux observateurs et aux membres du comité lors des audiences publiques que tient ici à Vancouver le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Lors de ces audiences, notre comité entreprend une étude spéciale du transport interurbain par autocar. Nous sommes heureux de nous retrouver dans la province représentée par le sénateur Jaffer, qui est membre de notre comité, et par le sénateur Lawson, qui va se joindre à nous lors de la séance d'aujourd'hui.

Vancouver constitue, avec sa communauté urbaine, la troisième agglomération du Canada, et nous voulons nous familiariser avec les enjeux importants qui se présentent dans cette ville en matière de transport de passager.

Il est probable, par ailleurs, que la province tout entière a des préoccupations que nous avons constatées ailleurs: moins d'habitants dans les petites localités; une population globalement vieillissante; enfin, d'importants besoins de transports publics devant permettre aux personnes âgées d'obtenir des soins médicaux et aux jeunes de trouver un emploi. Le ministre fédéral des Transports a demandé à notre comité d'entreprendre cette étude.

[*Français*]

Le comité a tenu des séances à Montréal et à Halifax et, au cours des prochains jours, nous nous rendrons à Calgary et à Toronto. Nous soumettrons les résultats de notre étude au Sénat avant la fin de l'année 2002.

[*Traduction*]

Nous avons déjà entamé notre recherche et nous avons tiré profit des rapports de nombre de commissions et de groupes d'étude mandatés par le gouvernement fédéral, de nombreuses provinces ainsi que des pays étrangers pour étudier cette question; il est essentiel, toutefois, dans le cadre de notre étude, d'entendre ce que la population a à dire et c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

Il arrive à l'occasion que les personnes chargées des études sur les transports se laissent obnubiler par les problèmes d'exploitation et même par les caractéristiques détaillées de l'équipement d'un transporteur, ou encore se perdent dans une analyse des avantages comparatifs des différents régimes de réglementation avant de comprendre pleinement ce que veulent vraiment les usagers du service.



Our view is that the primary responsibility of our inquiry is to understand the wants and needs of the user of intercity bus service — what the economists would call the demand side. After all, that is what the carriers are there for, to serve the users. We believe that if that demand side is understood, designing a responsive service and appropriate regulation may become straightforward.

Because of time constraints, we have not always been able to group our witnesses together as users, carriers, regulators, but I think that it is the most useful way in which to consider the testimony we will hear today. Concerns over equipment, business competition, administrative priorities, et cetera, should always be put to this test: What do the users want?

Before we hear from our first witness I will say a few words to review why we have been asked to study intercity buses. The essence of the problem is that intercity bus ridership has been steadily declining for several decades. This decline is troubling because the bus mode is an important part of the passenger transportation system. The bus mode can go virtually everywhere, it is environmentally friendly, and traditionally it has been inexpensive.

There are several possible explanations for the decline. I will mention a few. It could be that people are better off than before and are travelling more by automobile. It could be that more people are living in big cities. It could be that there is too much government regulation and that the regulations vary too much from one province to another. This is what we hope to find in the days and months to come.

Questions will follow each presentation, and I would also add that the questions we hope to answer appear on our Web site.

We will hear first this morning from Mr. Michael Cafferky from Gray Line Victoria.

**Mr. Michael G. Cafferky, General Manager, Gray Line Victoria:** I thank the Senate committee for this opportunity to be present today and to discuss a topic that is of importance not only to the committee but to the communities that we serve, to my colleagues and to me personally.

I am the general manager of both Gray Line Victoria, also known as Island Coach Lines, based in Victoria, and of Northland Bus Lines, based in Prince George.

I have been employed in the intercity bus industry for nearly 25 years. During the course of my career, I have worked for five different bus companies in five different cities, ranging in company size from small to large. This has provided me with perhaps a broader insight than most. In the next 10 minutes, I will do my best to share some of these insights with you.

Nous considérons que le but premier de notre étude est de comprendre les besoins et les désirs des usagers du transport urbain par autocar — ce que les économistes appellent le côté de la demande. Après tout, c'est le rôle des transporteurs; ils sont là pour servir les usagers. Nous considérons que si on arrive à comprendre en quoi consiste la demande, il sera éventuellement facile de concevoir un service et une réglementation bien adaptés.

Comme nous manquions de temps, nous n'avons pas toujours réussi à regrouper nos témoins selon qu'il s'agissait d'usagers, de transporteurs ou de responsables de la réglementation, mais je pense que c'est la meilleure façon de considérer les témoignages que nous allons entendre aujourd'hui. Les préoccupations liées à l'équipement, à la concurrence commerciale, aux priorités administratives, et cetera., doivent toujours être ramenées à la question suivante: Que veulent les usagers?

Avant d'entendre nos premiers témoins, je veux dire quelques mots de la raison pour laquelle on nous a demandé d'étudier le transport interurbain par autocar. Le problème vient essentiellement du fait que la fréquentation des autocars interurbains baisse régulièrement depuis plusieurs décennies. Cette baisse est inquiétante parce que l'autocar est un mode important du réseau de transport des passagers. Les autocars peuvent se rendre pratiquement partout, ils respectent l'environnement et, traditionnellement, ils ne coûtent pas cher.

Cette baisse peut s'expliquer de plusieurs façons. J'en mentionnerai quelques-unes. Il se pourrait que les gens soient mieux lotis qu'auparavant et voyagent davantage en automobile. Il est possible que cela s'explique par le plus grand nombre d'habitants dans les grandes villes. Il se pourrait qu'il y ait plus de réglementation de la part des gouvernements et que ces règlements varient trop d'une province à l'autre. C'est ce que nous espérons découvrir dans les jours et les mois à venir.

Des questions suivront chacun des exposés et j'ajouterai ici que les sujets sur lesquels nous espérons avoir des réponses figurent sur notre site Internet.

Nous allons commencer par entendre ce matin Michael Cafferky, qui représente Gray Line Victoria.

**M. Michael G. Cafferky, directeur général, Gray Line Victoria:** Je remercie le comité sénatorial de m'avoir donné la possibilité d'intervenir aujourd'hui et d'évoquer ce sujet important, non seulement pour le comité, mais aussi pour les localités que nous desservons, mes collègues et moi-même.

Je suis à la fois le directeur général de Gray Line Victoria, appelé aussi Island Coach Lines, sise à Victoria, et de Northland Bus Lines, qui a son siège à Prince George.

Voilà près de 25 ans que je travaille dans le secteur du transport interurbain par autocar. Au cours de ma carrière, j'ai travaillé pour le compte de cinq entreprises de transport par autocar, petites et grandes, dans cinq villes différentes. J'ai donc probablement une plus grande expérience de la question que la plupart des gens. Au cours des dix prochaines minutes, je vais m'efforcer de vous la faire partager.

Gray Line Victoria and Northland Bus Lines operate 101 passenger vehicles, 50 motor coaches, 11 transit buses, 25 double-deckers and 15 minibus or vans. We employ directly 150 people at low season and 250 people at high season and also cause some added employment at our 14 passenger parcel agencies. We operate a total of 3.5 million vehicle miles annually, of which 1.2 million miles are involved in the provision of scheduled services. We are owned by Laidlaw, but we do not report through the Greyhound Canada management organization because our tour/charter/sight-seeing business is larger than our scheduled services business.

Our lines of business are varied. I have them listed here, and I will leave them for you to read on your own for the sake of saving some time in the presentation.

Our scheduled services network, both passenger and parcel, connects 40 communities, not including the approximately 20 flag stops that are provided as a courtesy to local travellers. Of this 40-point network, three depots are operated by the company, another 14 are operated by agents and the remaining 22, as well as our highway stops, are so small that the bus driver acts as the sales agent.

Apart from Victoria and Nanaimo, no community that we serve has a population greater than 50,000. Our scheduled services, both passenger and parcel, are unprofitable. They constitute about 35 percent of our total revenue base, but they only recover about 95 percent of their direct costs and contribute nothing towards overheads.

We estimate that our scheduled services would only recover about 80 per cent of the costs if they were operated on a stand-alone basis. However, they do contribute partially towards shared infrastructure, and without their presence we would be forced to radically downsize infrastructure, thereby affecting our ability to continue to serve our other lines of business. Moreover, our operating authorities specifically require us to operate this scheduled network in order to retain the charter/tour/sight-seeing portions of our licence authorities.

Unlike Greyhound Canada, which is predominantly a scheduled service provider, or unlike Pacific Western Transportation, PWT, which is predominantly a contract bus service provider with school bus, transit and shuttle bus contracts, we are a generalist bus company. Our lines of business are interwoven; they are interdependent and insufficiently large enough to be separable, with one exception. That exception is our charter/tour/sight-seeing business in Greater Victoria. It is large enough and profitable enough to operate on some form of stand-alone basis. All of our other business lines have some degree of mutual interdependence such that the cessation of one threatens the others.

Gray Line Victoria et Northland Bus Lines exploitent 101 véhicules de transport de passagers, 50 autocars, 11 autobus de transport urbain, 25 autobus à deux niveaux et 15 minibus ou fourgonnettes. Nous employons directement 150 personnes en basse saison et 250 en haute saison et nous employons aussi un certain nombre d'autres personnes dans nos 14 agences de transport de passagers et de colis. Nos véhicules parcourent au total 3,5 millions de milles par an, dont 1,2 million de milles au titre de nos services réguliers. Notre propriétaire est Laidlaw, mais nous ne sommes pas intégrés à l'organisation de gestion de Greyhound Canada parce que nos activités de circuits touristiques et de nolisage sont plus importantes que nos services de transport régulier.

Nos activités sont variées. Je vous en ai dressé la liste dans ce document et, pour ne pas perdre de temps dans cet exposé, je vais vous le remettre pour que vous puissiez le consulter par vous-même.

Nos services réguliers de transport des passagers et des colis desservent 40 localités, sans compter les quelque 20 arrêts effectués sur demande pour rendre service aux voyageurs locaux. Sur ce réseau comptant 40 points de vente, trois dépôts sont gérés par l'entreprise, 14 autres par des agents et les 22 restants de même que nos arrêts sur les grandes routes, sont de taille si réduite que c'est le conducteur de l'autocar qui agit en tant que représentant des ventes.

À l'exception de Victoria et de Nanaimo, aucune localité que nous desservons ne compte plus de 50 000 habitants. Nos services réguliers, qu'il s'agisse des passagers ou des colis, ne sont pas rentables. Ils représentent quelque 35 p. 100 de notre chiffre d'affaires, mais ils ne permettent de recouvrer qu'environ 95 p. 100 de nos coûts directs et aucunement d'amortir nos frais généraux.

Selon nos estimations, nous n'amortirions qu'environ 80 p. 100 de nos coûts si nous exploitions uniquement nos services réguliers. Ils ne manquent pas, toutefois, de contribuer en partie à la mise en place de nos infrastructures et, sans eux, nous serions obligés des les réduire considérablement, ce qui nous empêcherait d'exercer convenablement nos autres activités. De plus, l'administration exige expressément que nous exploitions ce réseau de services réguliers pour pouvoir continuer à détenir un permis de voyages nolisés et de visite touristique.

Contrairement à Greyhound Canada, qui est avant tout une entreprise qui offre des services réguliers, ou à Pacific Western Transportation, PWT, qui dispense avant tout des services d'autobus scolaire, de transport urbain et de navettes sous contrat, nous sommes une entreprise de transport par autocar généraliste. Nos activités sont étroitement liées entre elles; elles sont interdépendantes et pas assez développées pour pouvoir être séparées les unes des autres, à une exception près. Cette exception est celle de nos activités de transport nolisé et de visites touristiques de la communauté urbaine de Victoria. L'étendue et la rentabilité de ce service sont suffisantes pour qu'il puisse être en quelque sorte autonome. Toutes nos autres activités sont jusqu'à un certain point dépendantes les unes des autres, ce qui fait que l'arrêt de l'une d'entre elles menace l'ensemble.



From my own experience in the industry, I know this situation is unusual. When transport policy-makers talk about cross-subsidy, they are usually thinking in terms of the cross-subsidy from profitable scheduled routes to unprofitable scheduled routes and/or cross-subsidy from scheduled parcel service to scheduled passenger service.

We are unusual because we are a provable instance of cross-subsidy from charter/tour/sight-seeing services to scheduled service, both passenger and parcels. To the best of my knowledge, this is not a common phenomenon within the intercity bus industry. In that sense, we are an odd duck compared to most other scheduled intercity bus carriers.

If passenger bus deregulation occurs, then the greatest likelihood is that scheduled bus service will only continue to five of the 40 communities that are now served. Our contingency planning analyses have indicated that some scheduled bus service will likely continue for a stripped-down semi-express bus route on the Island, connecting Victoria, Duncan, Nanaimo, Courtenay and Campbell River. It is doubtful that the other Island communities will continue to receive service, especially since the completion of construction of the new Island Highway bypasses many of the smaller communities. There will certainly not be any scheduled bus service to Fort St. James on the mainland, a community of only 2,100 people, with insufficient traffic to justify even a van service. After any bus deregulation, it is probable that we would attempt to operate this stripped-down scheduled service to the five communities, although even with the simplified network operation the potential for profit is small. Indeed, this profit potential is so small that we believe competition over the route is not sustainable, and it is difficult to imagine a competitive situation that would justify the capital risks involved should we face sustained competition.

Accordingly, there is a reasonable probability that we would walk away from such an unsustainable competitive battle before it were ever waged. Even though we are confident of our ability to win such a battle, it is simply that our business, like many others in our industry, does not have the capital to invest into negative cash flow business situations. Even a relatively quick victory of defeating the competition within 12 months would still incur significant operating losses that then must be added to our overall investment costs. The markets on the Island are too small to justify undertaking this added investment risk.

So the end result of passenger bus deregulation will likely be that 35 of the 40 communities that we currently serve will lose connecting bus service. Our knowledge of the bus traffic associated with these smaller communities leads us to believe that there is little opportunity for connecting van services somehow taking up the slack. These markets are simply too

Si j'en crois mon expérience du secteur, je sais que cette situation est anormale. Lorsque l'administration parle d'interfinancement, elle fait généralement référence au financement des lignes non rentables par les lignes rentables, ou encore au financement des services de transport des passagers par les services de transport des colis.

Notre cas est bien particulier étant donné que nous sommes la preuve que l'on peut financer des services réguliers, qu'il s'agisse du transport des passagers ou des colis, par des services de transport nolisé ou de visites touristiques. À ma connaissance, ce n'est pas courant dans le secteur du transport interurbain par autocar. De ce point de vue, nous sommes l'oiseau rare comparativement à la plupart des autres entreprises offrant des services de transport interurbain réguliers par autocar.

Si l'on procède à la déréglementation du transport de passagers par autocar, il est plus que probable que les services réguliers de transport par autocar ne seront maintenus que dans cinq des 40 localités desservies. Nos analyses de planification d'urgence nous permettent de dire que l'on pourra vraisemblablement continuer à desservir régulièrement par autocar, en assurant un service réduit semi-express, une ligne raccordant, dans l'île de Vancouver, Victoria, Duncan, Nanaimo, Courtenay et Campbell River. Il est peu probable que les autres localités de l'île puissent continuer à être desservies, surtout depuis l'achèvement de la nouvelle autoroute de l'île, qui laisse de côté la plupart des petites localités. Il n'y aura certainement pas de service régulier par autocar à destination de Fort St. James, une localité de 2 100 habitants seulement sur la partie continentale, dont le trafic insuffisant ne justifie même pas un service équipé de fourgonnette. Après une éventuelle déréglementation du transport par autocar, il est probable que nous chercherons à assurer ce service régulier réduit pour desservir ces cinq localités, même si les possibilités de profit sont réduites en dépit de ce service réduit. Le potentiel de profit est d'ailleurs tellement réduit qu'on ne peut pas, à notre avis, instaurer la concurrence sur ce trajet, et il est difficile d'imaginer une situation de concurrence justifiant que l'on puisse prendre des risques en investissant des capitaux.

On peut donc penser raisonnablement que nous nous retirerions de cette bataille perdue d'avance avant même que la concurrence ne soit instaurée. Même si nous sommes convaincus de pouvoir gagner une telle bataille, il se trouve que notre entreprise, comme bien d'autres dans notre secteur d'activité, n'a pas suffisamment de capitaux pour se lancer dans une activité commerciale génératrice de pertes. Même en cas de victoire relativement rapide nous ayant permis d'écarter nos concurrents dans les 12 mois, nous subirions quand même des pertes d'exploitation élevées qui viendraient obligatoirement s'ajouter à l'ensemble de nos frais d'investissement. Les marchés sur l'île sont trop réduits pour justifier de tels risques en matière d'investissement.

La déréglementation du transport de passagers par autocar aura donc vraisemblablement pour conséquence de faire perdre à 35 des 40 localités concernées le service d'autocar dont elles bénéficient à l'heure actuelle. Ce que nous savons du transport par autocar dans les petites localités nous amène à penser qu'il est peu probable que des liaisons par fourgonnette puissent prendre

small. People from these communities will have to arrange for private car transportation to travel to the nearest connecting node within the stripped-down network. Moreover, trip frequency will likely be reduced from the current four to five daily trips over major corridors. Also, equipment used to operate the stripped-down service may not offer the same amenities, such as washrooms, that are now available. As well, of course, passenger tariffs will likely be higher, as is often the case whenever an unregulated carrier controls the market. As well, bus parcel services to any location on the Island other than Victoria will either be non-existent or severely impaired.

To return to the issue of our rather unique intertwining of lines of business, what sets us apart is that the preceding description of what will likely happen after a total passenger bus deregulation is equally accurate in describing what will happen if only charter bus deregulation were to be implemented. We realize that this is not a common problem within the Canadian intercity bus industry, but it is certainly the case on Vancouver Island. Whether total passenger bus deregulation were to be implemented or only charter bus deregulation were implemented, our actions and response would be virtually identical. For the purpose of survival, we would immediately move to minimize our fixed costs by shedding infrastructure. Garage facilities and depot/agency facilities would by necessity be closed or dramatically downsized. Total full-time employment will be reduced from an average of approximately 200 employees to an average of less than 50 employees. We would reduce our fleet from 101 to less than 40 vehicles, and these assets would be moved to where a greater return on investment could be achieved.

We would focus our energies and our resources to protect our more profitable charter/tour/sight-seeing in the Greater Victoria markets. Even here it will be more difficult to remain profitable with these downsized operations, but this clearly represents the best opportunity for our survival.

The losers in this process will be our employees, most of the small communities that we currently serve, as well as those remaining passengers that will continue to receive scheduled bus services but probably of a lower quality at a higher price.

It is my unwavering view, based on 25 years of experience in the motor coach business across Canada, that deregulation will destroy scheduled bus services to many small communities. It is a myth to believe that somehow they will remain connected by van services provided by enterprising local entrepreneurs. There will be isolated attempts in this regard, but most will fail, especially when they discover that the summer travel peaks are followed by months of sparse traffic. We attempted such an experience in Manitoba in the years I acted as the general manager for Gray Goose Bus Lines. Here, we turned over operations of unprofitable, low-traffic routes to interested van operators. We

la relève. Ce sont tout simplement de trop petits marchés. Les gens de ces localités devront s'organiser pour se déplacer en automobile jusqu'au point le plus proche de ce réseau à service réduit. De plus, les fréquences, qui sont de quatre ou cinq passages quotidiens sur les grandes lignes, seront vraisemblablement réduites. Par ailleurs, l'équipement sur le réseau à service réduit n'offrirait éventuellement pas le même confort; toilettes, par exemple, qu'à l'heure actuelle. Bien sûr, le prix des billets pour les passagers augmentera vraisemblablement, comme c'est souvent le cas chaque fois qu'une société de transport non réglementée prend le contrôle du marché. Par ailleurs, les services de transport de colis par autocar pour toute autre destination sur l'île que celle de Victoria disparaîtront ou seront fortement réduits.

Sur la question assez particulière du caractère étroitement lié de nos différentes activités, ce qui fait notre originalité c'est que les conséquences que je viens de vous décrire au cas où l'on dérèglementerait complètement le transport de passagers par autocar seraient les mêmes si l'on ne faisait que dérèglementer les services nolisés d'autocar. Nous comprenons bien que ce n'est pas un problème courant dans le secteur du transport interurbain au Canada, mais c'est certainement le cas sur l'île de Vancouver. Que l'on mette en place une dérèglementation des services nolisés uniquement, ou encore de l'intégralité des transports de passagers par autocar, notre réaction serait pratiquement la même. Pour nous en sortir, il nous faudrait immédiatement entreprendre de réduire au maximum nos frais fixes en limitant nos infrastructures. Nous serions obligés d'entreprendre la fermeture totale ou partielle de nos garages ainsi que de nos dépôts ou nos agences. Le nombre total d'employés à plein temps passerait de quelque 200 en moyenne à moins de 50. Notre parc de véhicules serait ramené de 101 à moins de 40 et nous entreprendrions de les redéployer là où il est possible d'obtenir un meilleur rendement sur investissement.

Nous consacrerions toutes nos énergies et nos ressources à la protection de nos marchés de transport nolisé et de visites touristiques plus rentables dans la communauté urbaine de Victoria. Même s'il serait dans ce cas plus difficile de rester rentable du fait de la réduction de nos activités, c'est là pour nous la meilleure chance de survie.

Les perdants, dans cette affaire, seraient nos employés, qui pour la plupart habitent les petites localités que nous desservons à l'heure actuelle, ainsi que les passagers subsistants, qui continueraient à bénéficier de services d'autocar réguliers, mais probablement de qualité réduite et à un prix plus élevé.

Je suis convaincu, après avoir travaillé pendant 25 ans dans le secteur des transports par autocar au Canada, que la dérèglementation va détruire les services réguliers d'autobus desservant nombre de petites localités. C'est un mythe que de croire qu'elles pourront rester raccordées, sous une forme ou sous une autre, par des services de transport par fourgonnettes gérés par des entrepreneurs locaux dynamiques. Il y aura des tentatives isolées en ce sens, mais la plupart échoueront, surtout lorsque ces entreprises constateront que les pointes de trafic en été sont suivies par des périodes creuses de plusieurs mois. Nous avons tenté cette expérience au Manitoba alors que j'étais directeur



went so far as to provide and maintain the vans and asked only that the operators take their fuel and wages out of the revenues. In the end, we were forced to subsidize even these costs. Where replacement van operations do arise, experience and common sense warrant that such operators are unlikely to operate to the same safety standards that are currently adhered to by the intercity bus industry.

I further submit to you that throughout Canada deregulation will not lead to lower scheduled bus tariffs on any but the largest bus routes, where competition is sustainable. Again, drawing on my own industry experience, it is not clear to me that any scheduled bus competition will survive within British Columbia after deregulation, with the possible exception of the Vancouver to Victoria corridor. Either the markets throughout British Columbia are too small or the current service provider has too strong a grip on the facilities necessary to operate those few large bus routes that exist in the province. In the end, we will end up replacing the current framework of regulated exclusive carriers with unregulated monopolies, except that, clearly, the number of communities served will be reduced.

In my career, I have also worked in the very large bus markets of Toronto and Vancouver and understand how these large markets work. The potential for some positive results emerging from deregulation in these ultra-large markets may be attractive in the minds of some, although many of these benefits already exist because of de facto charter deregulation. However, policy-makers are making a serious error in judgment if they anticipate that the same potential for benefit can be extended to the smaller bus markets. The competitive forces at work in small towns are negligible and more often than not are replaced by community cooperation. If government decides to pursue bus deregulation, it is really deciding to confer some possibly greater benefits on the large urban populations at the expense of small-town Canada. My opinion is that any resulting benefits to big-city Canada will not even be noticeable, but the harm to small-town Canada will be extensive.

What distresses me the most is that the federal government was on the verge of introducing passenger bus deregulation without even examining the likely impacts. No government has yet contacted us to request information about our network service and the likely changes to this service after deregulation. More recently, the B.C. government has signalled that it intends to examine the issue of passenger bus deregulations as it prepares a provincial transportation strategy over the next three years. We

général de Gray Goose Bus Lines. Au cours des années que j'ai passées là-bas, nous avons cédé l'exploitation de lignes non rentables, peu fréquentées, à des exploitants intéressés, opérant avec des fourgonnettes. Nous sommes même allés jusqu'à nous engager à entretenir les fourgonnettes, exigeant uniquement des exploitants qu'ils prélèvent sur leurs recettes le prix du carburant et les salaires. Au bout du compte, il nous a même fallu subventionner ces coûts. Lorsque le service est repris par des fourgonnettes, l'expérience et la logique nous enseignent que les exploitants ne vont vraisemblablement pas respecter les mêmes normes de sécurité que celles qui sont appliquées à l'heure actuelle dans le secteur des transports interurbains par autocar.

Je vous signale par ailleurs qu'une déréglementation intervenant à l'échelle du Canada n'amènera pas une baisse du prix des billets des services réguliers d'autocar, sauf sur les lignes principales, où la concurrence peut s'exercer. Là encore, si j'en crois mon expérience du secteur, je ne vois pas comment une concurrence pourrait continuer à s'exercer sur les services de transport régulier par autocar en Colombie-Britannique à la suite d'une déréglementation, si l'on excepte éventuellement le couloir Vancouver-Victoria. Soit les marchés de la Colombie-Britannique sont trop restreints, soit l'entreprise qui dispense actuellement les services est trop bien implantée au niveau des installations indispensables à l'exploitation des quelques grandes lignes d'autocar qui existent dans la province. Au bout du compte, nous nous retrouverons avec des monopoles non réglementés, qui sont venus remplacer le réseau actuel de sociétés de transport réglementées jouissant d'une exclusivité mais, bien entendu, le nombre de localités desservies sera réduit.

J'ai aussi travaillé au cours de ma carrière au sein des grands marchés de transport par autocar de Toronto et de Vancouver et je sais comment ils fonctionnent. Les avantages potentiels que l'on peut retirer d'une déréglementation de ces énormes marchés peuvent paraître intéressants aux yeux de certains, mais l'on profite déjà de nombre de ces avantages en raison de la déréglementation de fait du transport nolisé. Les décideurs font toutefois une grosse erreur de jugement s'ils croient que l'on peut retirer les mêmes avantages en étendant cette déréglementation aux plus petits marchés de transport par autocar. Le jeu de la concurrence qui s'exerce dans les petites villes est négligeable et le plus souvent il est remplacé par une collaboration entre les différentes localités. S'il poursuit sa politique de déréglementation du transport par autocar, le gouvernement aura en fait choisi d'accorder des avantages supplémentaires aux gros centres urbains au détriment des petites villes du Canada. Je considère que les avantages qui en résulteront pour les grandes villes du Canada se remarqueront à peine, alors que le préjudice causé aux petites villes sera considérable.

Ce qui me désespère surtout, c'est que le gouvernement fédéral s'apprêtait à se lancer dans la déréglementation du transport de passagers par autocar sans même en examiner les répercussions probables. Aucun palier du gouvernement nous a encore demandé de renseignements sur notre réseau et sur les changements éventuels apportés au service à la suite d'une déréglementation. Tout récemment, le gouvernement de la Colombie-Britannique a fait savoir qu'il avait l'intention de se pencher sur la question de la

are cautiously optimistic that they will solicit both our views and our network service data during this process. With any luck, their approach to the issue will be more inclusive and more informed than the recent past federal efforts.

I cannot emphasize too strongly how important the role of your committee is in this regard. If nothing else, it is hoped that your efforts will encourage government to do the policy research that they should have done in the first place. If after proper research the decision is still made to implement passenger bus deregulation, then so be it. I will not agree with that decision, but at least I will have the comfort of knowing that the proper attempts were made to understand its implications in advance.

**The Chairman:** Mr. Cafferky, you say that Fort St. James, having a population of about 2,000, would be too small to justify van service. We have found that small communities in P.E.I. and Nova Scotia are very happy with their van service. Why do you think it would not work here?

**Mr. Cafferky:** On a passenger-alone basis, a van operation, in my view, could not produce the revenues needed to sustain it. Our passenger ridership on that run is very, very poor.

**The Chairman:** So it would not work here.

**Mr. Cafferky:** In the Fort St. James example?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Cafferky:** The Fort St. James example is similar to experiences in Manitoba, where even when we put vans on there was not enough passenger traffic to support the service and they had to be subsidized. This is another example of that.

When you operate a van service, you have to pay the driver. The driver may be the owner of the company, but he expects a wage, or expects to make something out of his efforts. Like the rest of our industry, that service is very cost-intensive, capital-intensive, labor-intensive, maintenance-intensive and fuel-intensive. The margins in the motor coach industry are small because the costs are so intensive in so many areas.

**The Chairman:** I took note of the comments you made at the end of your presentation, but are the differences between the provincial bus regimes that have developed over the last decade detrimental to the industry and the travelling public; and if so, what is the appropriate remedy? Which level of government should implement it?

déréglementation du transport de passagers par autocar dans le cadre de la stratégie provinciale des transports qu'il se promet d'élaborer au cours des trois prochaines années. Nous restons raisonnablement confiants et nous espérons que lors de cette opération il nous demandera à la fois notre avis et les données concernant notre réseau. Avec un peu de chance, il se montrera mieux informé et fera appel davantage à notre collaboration que ce que l'on a pu voir lors de la dernière opération fédérale.

Je ne soulignerai jamais trop l'importance du rôle joué par votre comité à cet égard. Nous espérons pour le moins que votre initiative incitera le gouvernement à procéder aux études qu'il aurait dû faire au départ sur la question. Si, après une étude en bonne et due forme, on décide quand même de déréglementer le transport de passagers par autocar, qu'il en soit fait ainsi. Je ne serai pas d'accord avec cette décision, mais au moins j'aurai la satisfaction de savoir que l'on aura fait ce qu'il faut pour comprendre à l'avance les répercussions de cette mesure.

**La présidente:** Monsieur Cafferky, vous nous dites que Fort St. James, qui compte environ 2 000 habitants, est une trop petite localité pour justifier un service de fourgonnettes. Nous avons constaté que les petites localités de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse sont très heureuses de leur service de transport par fourgonnettes. Pourquoi estimez-vous que ça ne donnerait pas de bons résultats dans votre cas?

**M. Cafferky:** Un service d'exploitation de fourgonnettes qui n'assurerait que le transport des passagers ne procurerait, à mon avis, pas suffisamment de recettes pour être rentable. Le nombre de passagers que nous transportons sur ce circuit est extrêmement faible.

**La présidente:** Ça ne pourrait donc pas marcher.

**M. Cafferky:** Dans le cas de Fort St. James?

**La présidente:** Oui.

**M. Cafferky:** La situation de Fort St. James se ramène à celle du Manitoba où, même lorsque nous avons introduit un service de transport par fourgonnettes, il n'y avait pas suffisamment de passagers pour rentabiliser le service, qui a dû être subventionné. C'est la même situation.

Celui qui exploite un service de fourgonnettes doit payer le conducteur. Il se peut que ce soit en même temps le propriétaire de l'entreprise, mais il s'attend à toucher un salaire ou à gagner quelque chose pour le prix de ses efforts. Comme tout le reste de nos activités, ce service comporte des frais d'exploitation, d'investissement, de main-d'oeuvre, d'entretien et de carburant très élevés. Les marges sont faibles dans le secteur du transport par autocar en raison des frais élevés dans bien des domaines.

**La présidente:** J'ai pris note des observations que vous avez faites à la fin de votre exposé, mais est-ce que les disparités entre les différents régimes provinciaux de transport par autocar qui sont apparues ces dix dernières années ont porté préjudice à votre secteur et aux voyageurs et, dans l'affirmative, quelles sont les solutions qui s'imposent? Quel palier du gouvernement doit se charger de la réglementation?



**Mr. Cafferky:** There would be a benefit gained from having consistent rules across the country. Having said that, however, I serve on an advisory committee to the Motor Carrier Commission of British Columbia and recently we have asked ourselves how the commission can better serve the industry. While there was agreement between the operating companies that, particularly on the charter side, there might be a benefit gained not from deregulation but from streamlining of regulations, even at that committee, with scheduled carriers involved, the necessity of having schedules and tariffs controlled by the commission was understood and accepted. Hence, while I see some room for streamlining in some areas, our advisory committee concluded that scheduled services continue to need to be regulated.

**Senator Forrestall:** You seem, without any hesitation, to make the case for some form of regulatory regime to protect you; otherwise, you would have to resort to the other law that governs you, that being the law of profit, investment and profitable return.

I realize that the Island is a unique piece of Canadian geography. Nevertheless, if you could not serve the Island would people be stranded; and if so, who would they be? I am thinking of the elderly, the college kids, young people and people with marginal incomes. Do you have any sense of that? What would the government be left to cope with?

As well, there are various nations up and down the coast. How would they travel?

**Mr. Cafferky:** In my view, we would be stranding people. I wish you had not led me to what I am going to say, but in reality the people we would be stranding are the youth and the aged. Our service on Vancouver Island runs through a number of very small communities, many of which have many seniors.

I also worked in Manitoba, and the situation there is very similar. The only difference there is that those small communities are further apart.

On the Island, at certain times of the year, those seniors who rely on our service need to get to a doctor's appointment in a major center. They want to continue to reside in their family homes in Qualicum or French Beach or some other location on the Island, but they rely totally on our service to get into Nanaimo or Courtenay to do their shopping or to go to the doctor or the dentist. There are students who commute weekly using our service.

Our service has very large peaks. At the end of session or during spring break we carry large numbers of students. As well, a large part of the traffic we carry is kids going back and forth to dentist appointments, et cetera.

Would we have to abandon that service? In my view, we would. We would have no option.

**M. Cafferky:** Il serait avantageux d'avoir des règles uniformes à l'échelle du pays. Cela dit, toutefois, je siège au sein du Comité consultatif de la commission des transports routiers de la Colombie-Britannique et nous nous sommes récemment posé la question de savoir ce que pouvait faire la commission pour mieux servir notre secteur. Certes, il y avait certaines sociétés exploitantes, notamment dans le secteur du transport nolisé, qui estimaient que l'on pourrait retirer un certain bénéfice, non pas d'une déréglementation, mais d'une rationalisation de la réglementation, mais même au sein de ce comité, qui comprenait des exploitants de services réguliers, la nécessité de disposer d'horaires et de barèmes de prix contrôlés par la commission avait été comprise et acceptée. Donc, même si une certaine rationalisation me paraît possible dans certains domaines, notre comité consultatif a conclu que les services réguliers devaient continuer à être soumis à la réglementation.

**Le sénateur Forrestall:** Vous semblez préconiser sans aucune hésitation une certaine forme de réglementation visant à vous protéger; sinon, il vous faudrait recourir aux autres lois qui vous régissent, à savoir la loi du profit, des investissements et du rendement.

Je comprends bien que l'île occupe une place particulière dans la géographie du Canada. Néanmoins, si vous ne pouviez pas offrir vos services dans l'île, est-ce qu'il y a des personnes qui seraient bloquées et quelles seraient-elles? Je pense aux personnes âgées, aux étudiants, aux jeunes et aux personnes dont le revenu est limité. Avez-vous une idée de la chose? Quelles sont les personnes que le gouvernement devrait alors prendre en charge?

Par ailleurs, il y a différentes Premières nations tout le long de la côte. Comment feraient-elles pour se déplacer?

**M. Cafferky:** À mon avis, il y a des gens qui seraient laissés pour compte. J'aurais préféré que vous ne m'amenez pas à vous le préciser, mais en fait ce sont les jeunes et les personnes âgées qui seraient laissés pour compte. Le service que nous dispensons sur l'île de Vancouver dessert un certain nombre de très petites localités dans lesquelles habitent de nombreuses personnes âgées.

J'ai aussi travaillé au Manitoba, où la situation est très semblable. La seule différence, c'est que ces petites localités sont plus espacées.

Sur l'île, à certaines époques de l'année, les personnes âgées qui comptent sur notre service doivent aller, par exemple, passer une visite médicale dans un grand centre. Elles veulent pouvoir continuer à résider dans leur maison familiale de Qualicum, de French Beach ou autre tout en pouvant effectivement compter sur notre service pour aller à Nanaimo ou à Courtenay faire leurs achats ou, chez le médecin ou le dentiste. Il y a aussi des étudiants qui font l'aller-retour chaque semaine.

Il y a aussi de grosses périodes de pointe. À la fin de la session de cours ou lors des vacances de printemps, nous transportons un grand nombre d'étudiants. Par ailleurs, nous transportons de nombreux enfants qui font, par exemple, l'aller-retour pour aller chez le dentiste.

Est-ce qu'il nous faudra abandonner ce service? À mon avis, ce serait le cas. Nous n'aurions pas le choix.

**Senator Forrestall:** Given your lengthy experience in the industry and your knowledge of problems within the industry, would the government have to step in? Have you explored with government some type of use-it-or-lose-it proposition, some form of subsidy, perhaps a bit of a break on gasoline taxes or some other form of encouragement to maintain the service? If not, sooner or later it will be a burden on the taxpayer.

**Mr. Cafferky:** I am not sure what the resolution is to re-establishing bus service to communities that have had bus service taken away because of deregulation.

On Vancouver Island, the provincial government funds transit services. In some cases, the communities are so close together that perhaps that transit service could be expanded to provide a continuum of service between some of the communities. I am thinking of the mid-Island area. However, currently that service is being provided without subsidy.

From a personal perspective, it makes no sense to abandon that service only to replace it with a subsidized service.

In Fort St. John, for example, the cost of re-establishing those services under a subsidized service would be horrendous.

**Senator Forrestall:** In what way? What are you suggesting?

**Mr. Cafferky:** I am thinking along the lines of a transit-funded operation.

**Senator Forrestall:** Someone coming in. I see what you mean.

**Mr. Cafferky:** Another option is to fund carriers to continue to operate those routes. However, I do not understand the logic of dismantling something that currently does not have to be funded in place of something that does.

**Senator Forrestall:** Have you entered competitive bids, for example, for school bus service?

**Mr. Cafferky:** Gray Line used to operate a school bus service in Greater Victoria. On the last contractual go-round, we lost that. We also operated schools buses in Prince George.

Currently, we have many contractual arrangements. We operate a man-haul contract for a mill out of Prince George. We operate a man-haul contract for a mine out of Campbell River. We operate transit services in Cowichan Valley on the Island. We also operate a transit service in Cranbrook.

Over the years, as decline in ridership has increased, in order to survive we have found new sources of revenue, through contracts such as the BC Transit contract, the man-haul contracts. We also have substantial contracting-out through our maintenance facility on Vancouver Island. We found new sources of revenue to make up for the loss of revenue on our line haul so that we could

**Le sénateur Forrestall:** Étant donné votre longue expérience de ce secteur et votre connaissance de ces problèmes, est-ce qu'il faudrait que le gouvernement intervienne? Avez-vous étudié avec le gouvernement certaines mesures visant à encourager l'utilisation du service, certaines formes de subventions, éventuellement une remise des taxes sur l'essence ou toute autre forme d'incitation visant à maintenir le service? Sinon, tôt ou tard, c'est le contribuable qui devra prendre la relève.

**M. Cafferky:** Je ne suis pas sûr que la solution soit de rétablir des services d'autocar desservant des localités qui les ont perdus du fait de la déréglementation.

Sur l'île de Vancouver, le gouvernement provincial finance les services de transport urbain. Dans certains cas, les localités sont si proches les unes des autres que ce service de transport urbain pourrait peut-être étendu de manière à assurer la liaison entre elles. Je pense à la région située au centre de l'île. Toutefois, ces services sont dispensés à l'heure actuelle sans aucune subvention.

Je considère personnellement qu'il est tout à fait illogique d'abandonner ce service pour le remplacer par un service subventionné.

À Fort St. John, par exemple, le coût de rétablissement de ces services sous un régime de subventions serait terriblement onéreux.

**Le sénateur Forrestall:** De quelle façon? À quoi vous réferez-vous?

**M. Cafferky:** Je me réfère au modèle des transports urbains subventionnés.

**Le sénateur Forrestall:** Quelqu'un prendra la relève. Je comprends ce que vous voulez dire.

**M. Cafferky:** Une autre solution serait de financer les sociétés de transport pour qu'elles continuent à exploiter ces lignes. Je ne comprends toutefois pas l'intérêt de démanteler un service qui n'a pas besoin de subventions à l'heure actuelle pour le remplacer par un autre, qui lui a besoin d'être subventionné.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous répondu à des appels d'offres, par exemple, pour des services d'autobus scolaire?

**M. Cafferky:** Gray Line exploitait un service d'autobus scolaire dans la communauté urbaine de Victoria. Lors du dernier appel d'offres, nous avons perdu le contrat. Nous exploitons aussi des autobus scolaires à Prince George.

Nous avons actuellement de nombreux accords contractuels. Nous nous acquittons d'un contrat nous permettant d'assurer la navette du personnel d'une usine de Prince George. Nous assurons aussi la navette du personnel d'une mine à Campbell River. Nous assurons sur l'île les services de transport urbain à Cowichan Valley ainsi qu'à Cranbrook.

Au fil des années, alors que le nombre de passagers a diminué, nous avons dû pour subsister trouver de nouvelles sources de recettes en passant des contrats comme celui de BC Transit ou encore en assurant la navette du personnel de certaines entreprises. Nous faisons aussi beaucoup de sous-traitance par l'intermédiaire de notre installation d'entretien de l'île de Vancouver. Nous avons



continue to maintain the infrastructure. Hence, contracting-out has become very significant to us; without it, our line haul could not survive.

**Senator Forrestall:** Are the pressures sufficiently strong to warrant your consideration of withdrawal from some of this in the next year, two years, 10 years?

**Mr. Cafferky:** Each year, I have to submit a financial analysis of our services on Vancouver Island to the people I report to. The purpose of that is to demonstrate the current losses on our scheduled passenger service. Many times, I have been asked why we still operate that service. The answer is that the line haul, as I said in my presentation, does provide some support to infrastructure, and in reality we gain a benefit in being able to operate our transit contract in Cowichan Valley, for example. We use our agent there to manage it, so we do not have to pay a full-time manager.

We use our depot in Duncan as our office. The staff that answer the phones for our scheduled service information answer the phones for the transit side. There are synergies there, allowing us to compete for those services that give us the contribution to service the overheads that are created by our scheduled services.

**Senator Forrestall:** Keep up the good work.

**Senator Jaffer:** You said that no one had requested of you the information on your network service and the changes that would result with deregulation. Could I ask you to forward that to our committee clerk; it would be very helpful to us.

Can you do that?

**Mr. Cafferky:** Absolutely.

**Senator Jaffer:** Do you have any special services for the disabled?

**Mr. Cafferky:** We do. For the physically disabled, we have one of the most unique vehicles in Western Canada. It has up to 14 wheelchair positions. We use it frequently. On average, we probably carry four to five passengers a week using our lift-capable vehicles. It is a well-used service.

Today, coaches are manufactured with Braille built into the window signage. We accommodate sight-disadvantaged people. A visually impaired person can bring his or her dog onto our vehicles. We offer special rates for those with physical or other disadvantages.

**Senator Jaffer:** You said that your company provides services for students who commute. Is that a weekly commute? You do not operate school buses on a daily basis; correct?

trouvé de nouvelles sources de recettes pour remplacer le manque à gagner sur notre ligne régulière de passagers de manière à pouvoir continuer à entretenir notre infrastructure. C'est pourquoi la sous-traitance est devenue un élément très important de notre exploitation; sans elle, notre ligne régulière de transport ne pourrait pas subsister.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que la pression est suffisamment forte pour vous amener à envisager l'abandon de certains services dans un an, deux ans ou dix ans?

**M. Cafferky:** Chaque année, je dois transmettre à mes supérieurs hiérarchiques une analyse financière de nos services sur l'île de Vancouver. Cette opération a pour but de mettre en relief les pertes actuelles de notre service régulier de transport de passagers. Bien souvent, on me demande pourquoi nous continuons à exploiter ce service. Je réponds que le service de transport régulier, comme je l'ai dit dans mon exposé, vient effectivement renforcer dans une certaine mesure nos infrastructures et qu'en réalité nous en profitons dans le cadre de l'exécution de notre contrat de transport urbain de Cowichan Valley, par exemple. C'est notre représentant sur place qui le gère et nous n'avons donc pas à payer un directeur à plein temps.

Notre dépôt de Duncan nous sert de bureau. Le personnel qui renseigne au téléphone les passagers de notre service régulier répond aussi au téléphone pour les besoins du transport urbain. Il y a là des synergies qui nous permettent d'amortir les frais généraux entraînés par nos services réguliers.

**Le sénateur Forrestall:** Continuez dans cette voie.

**Le sénateur Jaffer:** Vous nous avez dit que personne ne vous avait posé de question sur votre réseau et sur les changements qu'entraînerait une déréglementation. Puis-je vous demander de faire parvenir ces renseignements au greffier de notre comité; ils nous seront très utiles.

Pouvez-vous le faire?

**M. Cafferky:** Bien évidemment.

**Le sénateur Jaffer:** Dispensez-vous des services spéciaux pour les handicapés?

**M. Cafferky:** Oui, effectivement. Nous avons l'un des véhicules les mieux adaptés à la condition des handicapés physiques dans l'Ouest du Canada. Les fauteuils peuvent prendre jusqu'à 14 positions. Nous y avons souvent recours. Nous devons transporter en moyenne quelque quatre ou cinq passagers par semaine en nous servant de nos véhicules à plate-forme élévatrice. C'est un service très demandé.

À l'heure actuelle, les fenêtres des autocars comportent des inscriptions en braille. Nous sommes équipés pour transporter les personnes malvoyantes. Elles peuvent monter à bord de nos véhicules avec leur chien. Nous offrons des tarifs spéciaux aux personnes souffrant d'un handicap physique ou autre.

**Le sénateur Jaffer:** Vous nous avez dit que votre entreprise dispensait des services aux étudiants qui font la navette. Est-ce que ce sont des navettes hebdomadaires? Vous n'assurez pas tous les jours le service d'autobus scolaires; n'est-ce pas?

**Mr. Cafferky:** We are not currently operating any school contracts. Those contracts are primarily operated through our owner, Laidlaw. However, we have been involved in school contracts.

Both in Cowichan and in Cranbrook, a good portion of our service is to schools. Many of those services are designed to connect to our service that runs up and down the Island.

**Senator Jaffer:** In the event of deregulation, could you expand into school services, to make ends meet? Do you see that as a possibility?

**Mr. Cafferky:** In the event of deregulation of scheduled services, we would expand wherever we could. We would work hard to take advantage of every opportunity possible, because the margins in our business, as I said earlier, are pretty weak. We try not to miss too many balls.

**Senator Jaffer:** Let me ask you to wear your Motor Carrier Commission hat for a minute. Has your bus service looked into providing services to farm workers, especially during seasonal times?

**Mr. Cafferky:** I have not been involved in that. My experience in that is that those services for the most part are unregulated. It is a matter of the farm owner or the workers buying a school bus or a van, whatever the case may be, and operating it on their own. We have not been involved in that.

**Senator Lawson:** I wish to make a passing comment on the use of vans for farm workers. There is the problem of vans carrying 25 or 30 or 40 people when they were built to carry 15 or 20. We have had many complaints about those kinds of violations.

Given your balancing act — the fact that you are subsidizing services, keeping things going, and maximizing every dollar of revenue by maximizing buildings and staff — have you considered a career in government? You might find enough money to subsidize your operation, if you worked on commission for the government.

In your presentation, you said that the fact that the federal government was on the verge of introducing passenger bus deregulation was very distressing. Do you understand the status of that now? Is the government still planning to do that without any consultation?

**Mr. Cafferky:** No. As I understand it, this committee is now part of the process.

**Senator Lawson:** So it is delayed somewhat.

**Mr. Cafferky:** Yes.

**M. Cafferky:** Nous n'avons pas pour l'instant de contrats de transport scolaire. C'est surtout notre société mère, Laidlaw, qui exécute de genre de contrats. Toutefois, il nous est déjà arrivé d'en exécuter.

À Cowichan comme à Cranbrook, une grande partie de nos services sont dispensés dans les écoles. Nombre de ces services sont le prolongement de ceux que nous dispensons sur notre ligne principale d'un bout à l'autre de l'île.

**Le sénateur Jaffer:** S'il y avait une déréglementation, est-ce que vous vous engageriez dans le transport scolaire pour pouvoir joindre les deux bouts? Est-ce que vous pouvez envisager cette possibilité?

**M. Cafferky:** Si l'on déréglementait les services réguliers, nous étendrions nos activités partout où c'est possible. Nous ferions le maximum pour tirer parti de tous les débouchés qui se présentent parce que, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, les marges sont très faibles dans notre secteur. Il ne faut pas trop souvent manquer son coup.

**Le sénateur Jaffer:** Laissez-moi interroger ici le représentant de la commission des transports routiers. Est-ce que vous avez envisagé d'offrir des services d'autocar aux travailleurs agricoles, surtout lors des travaux saisonniers?

**M. Cafferky:** Je n'ai pas pris part à ce genre de services. Je sais par expérience qu'en majeure partie ils ne sont pas réglementés. Le propriétaire de l'exploitation agricole ou les travailleurs vont, par exemple, acheter un autobus ou encore une fourgonnette et l'exploiter eux-mêmes. Nous n'avons pas pris part à ce genre d'opérations.

**Le sénateur Lawson:** J'aimerais évoquer rapidement la question des fourgonnettes utilisées par les travailleurs agricoles. On voit des fourgonnettes transporter 25, 30 ou 40 personnes alors qu'elles ont été prévues pour 15 ou 20. Nous avons reçu de nombreuses plaintes concernant ce type d'infractions.

Étant donné les prodiges d'équilibre financier que vous réalisez — le fait que vous subventionniez certains services, que vous les mainteniez en place et que vous optimisiez chaque dollar de recettes en utilisant au mieux les bâtiments et le personnel — avez-vous envisagé de faire carrière au gouvernement? Vous pourriez trouver suffisamment d'argent pour subventionner votre exploitation si vous décidiez de travailler à la commission pour le compte du gouvernement.

Vous nous avez dit dans votre exposé que vous étiez très découragé d'apprendre que le gouvernement fédéral était sur le point de déréglementer le transport de passagers par autocar. Savez-vous où en sont les choses à l'heure actuelle? Est-ce que le gouvernement continue à envisager cette mesure sans procéder à aucune consultation?

**M. Cafferky:** Non. Si je comprends bien, les audiences de votre comité font désormais partie de l'opération.

**Le sénateur Lawson:** La mesure est donc en quelque sorte retardée.

**M. Cafferky:** Oui.



**Senator Lawson:** What happens is that the bureaucrats do not go out and talk to the people in the field; instead, they sit in their offices and work it all out on paper.

I say that because I lived through deregulation in the transportation industry, particularly the trucking industry in the United States, which flowed across the border. When they started looking at deregulation, they had the most efficient, best run transportation system in the world. Led by people like Ralph Nader, they thought that it would be a wonderful idea to change it all; that it would make for better competition, that rates would be cheaper and that we would live happily ever after; that it would put an end to the concentration of major companies.

When the smoke cleared, the reverse in fact happened. They have ended up with hundreds of thousands of independent owner-operators who keep themselves going by working 16, 18, 20 hours a day. They have to stay awake by popping pills. The accident rate has increased tenfold or more as a result.

At a meeting in Toronto sometime after all of that, to my amazement Ralph Nader, who was one of the speakers, spoke out against deregulation. I told him that not that many years ago he was one of the loudest voices in favour of deregulation. He argued that the industry did not deregulate in the way he and other conceived it would be done.

We also have problems with respect to airline deregulation.

If we deregulate you, you will have to abandon 25 or 30 of the 40 or 50 communities you serve. This does not make sense to me. Where is the benefit in doing that? I do not understand.

I am one of those who agree that rushing into deregulation is a serious mistake. There should be some consultation with people like you who have a knowledge and understanding of what is happening. How is it helpful to Canadians, to people in British Columbia, if 30 or 40 communities cannot be served?

You are not obligated to subsidize an unsuccessful operation. How long could you do that?

Therefore, I share some of your concerns. I would urge the committee to recommend to the government that, before doing anything as foolish as automatically deregulating, it consult with the people on the ground, the people behind the wheels, and so on, before it deregulates.

**The Chairman:** This is what we are doing, senator.

**Senator Lawson:** It is marvellous that you are doing this; however, to think that these small companies were close to being wiped out without any consultation is shocking. The fact that the minister had the good judgment to have the committee here is a major step forward.

**Mr. Cafferky:** I appreciate that.

**Le sénateur Lawson:** En réalité, les fonctionnaires ne vont pas voir les gens sur place; ils restent dans leurs bureaux et font des projets sur le papier.

Si je vous le dis, c'est parce que j'ai assisté à la déréglementation du secteur des transports, notamment du camionnage aux États-Unis, qui s'est répercutée de l'autre côté de la frontière. Lorsqu'ils ont entrepris de déréglementer, les États-Unis possédaient le réseau de transport le plus efficace et le mieux géré au monde. Poussés par des gens comme Ralph Nader, ils ont pensé faire une magnifique affaire en tout bouleversant; la concurrence allait être renforcée, les tarifs baisseraient, tout irait pour le mieux dans le meilleur des mondes et l'on mettrait fin à la concentration des grandes entreprises.

Au bout du compte, c'est l'inverse qui s'est produit. Ils se sont retrouvés avec des centaines de milliers de propriétaires-exploitants indépendants qui s'en sortent en travaillant 16, 18 ou 20 heures par jour. Ils restent éveillés en prenant des cachets. Les accidents ont été multipliés par dix et davantage du fait de cette situation.

Quelque temps après, lors d'une conférence à Toronto, j'ai entendu à mon grand étonnement Ralph Nader, qui était l'un des orateurs, s'opposer à la déréglementation. Je lui ai fait remarquer qu'il n'y avait pas si longtemps il était parmi les premiers à la réclamer. Il m'a rétorqué que dans ce secteur, la déréglementation ne s'était pas faite comme lui, et d'autres, l'avait réclamé.

Nous avons aussi éprouvé des difficultés au sujet de la déréglementation du transport aérien.

Si nous déréglementons vos services, il vous faudra abandonner 25 ou 30 des 40 ou 50 localités que vous desservez. Cela m'apparaît totalement illogique. À quoi rime une telle façon de procéder? Je ne comprends pas.

Je suis l'un de ceux qui estiment que l'on commet une grave erreur en se précipitant dans la voie de la déréglementation. Il faut que l'on consulte des gens comme vous, qui connaissez la question et qui comprenez ce qui se passe. Quelle est l'utilité pour le Canada, pour la population de la Colombie-Britannique, de l'abandon de 30 ou 40 localités?

On n'est pas obligé de subventionner une exploitation déficitaire. Combien de temps cela peut-il durer?

Je partage donc un certain nombre de vos préoccupations. J'invite le comité à recommander au gouvernement qu'avant de se lancer dans une folle entreprise telle qu'une déréglementation automatique, il consulte les gens sur le terrain, les personnes qui sont derrière le volant, et cetera.

**La présidente:** C'est ce que nous faisons, sénateur.

**Le sénateur Lawson:** C'est magnifique que vous le fassiez; toutefois, lorsqu'on pense que toutes ces petites entreprises étaient sur le point d'être mise sur la touche sans aucune consultation, on est révolté. Il est heureux que le ministre ait eu la bonne idée de mandater notre comité. C'est un grand pas en avant.

**M. Cafferky:** Je vous en suis reconnaissant.

**Senator Phalen:** The chairman talked about the use of vans in Atlantic Canada. You operate vans. Are they not profitable?

**Mr. Cafferky:** Our vans are operated primarily in charter service or in utility operations. We will occasionally put minibuses on our scheduled services. However, the reality for our operations is that approximately 25 percent of our scheduled service revenue comes out of parcel express. Therefore, we need to have vehicles that have sufficient cargo space to be able to handle both passenger baggage and express. Hence, where occasionally we will put minibuses on, it is not a general rule, and vans certainly would not work.

In the Manitoba experience, we operated both vans with and without trailers, so that the trailers could handle the parcel express side of the business. That is extremely cumbersome. As well, in the end, it was not profitable, or did not turn those routes into profitable routes from unprofitable routes.

Again, in my experience, most of rural Canada would be a similar.

On Vancouver Island, we have had a number of new entrants either enter into the market or apply to enter into the market using van services. Clearly, the motor carriers recognized that those are not working.

**Senator Phalen:** Is there a reason for that?

**Mr. Cafferky:** I am not sure of the reason. When I say vans are not working, I mean that ridership on them is low. I can only assume that ridership is low because customers do not want a van service on a long trip. I would also suggest that they are not working because, as I stated earlier, no matter how you approach it, operating a bus, small or large, is cost-intensive.

An operator has to have capital, has to fuel the vehicle, has to pay wages and has to maintain the vans. The scale is just smaller. The profit margins do not necessarily convert to a more profitable operation; as well, the ability to provide express service is lost.

**Senator Phalen:** In Nova Scotia, there is an indication that vans are used as feeders for the mainline. Do you do that? Is any consideration being given to doing that?

**Mr. Cafferky:** Our mainline on Vancouver Island currently goes through all of the small towns. Therefore, in some areas on the mid-Island, with the new highway, there is an opportunity to move onto the main highway and off of the small routes, and then double up by providing feeder service. However, in my view, we would only be increasing our costs, not our revenues.

**Le sénateur Phalen:** La présidente a fait allusion à l'utilisation des fourgonnettes dans la région de l'Atlantique. Vous exploitez des fourgonnettes. Ne sont-elles pas rentables?

**M. Cafferky:** Nous utilisons surtout nos fourgonnettes dans le cadre des services nolisés ou utilitaires. À l'occasion, nous mettons des minibus sur nos lignes régulières. Toutefois, dans notre exploitation quotidienne, environ 25 p. 100 du chiffre d'affaires tiré de nos lignes régulières provient de l'envoi de colis par express. Nous avons donc besoin de véhicules offrant suffisamment d'espace pour le transport des marchandises, qu'il s'agisse des bagages des passagers ou des colis. Par conséquent, si nous équipons parfois nos lignes de minibus, ce n'est pas une règle générale, et l'on ne pourrait certainement pas le faire avec des fourgonnettes.

Au Manitoba, nous avions des fourgonnettes équipées ou non de remorques, de sorte que l'on pouvait expédier les colis express en les chargeant dans la remorque. C'est une forme d'exploitation extrêmement lourde. De plus, ce n'était finalement pas rentable ou ça n'a pas permis de transformer des lignes non rentables en lignes rentables.

Là encore, si j'en crois mon expérience, ce serait la même chose dans la plupart des régions rurales du Canada.

Sur l'île de Vancouver, un certain nombre de nouveaux arrivants sur le marché ont, soit mis sur pied une exploitation, soit demandé à le faire en se servant de fourgonnettes. De toute évidence, les sociétés de transport par autocar se sont aperçues que ça ne donnait aucun résultat.

**Le sénateur Phalen:** Est-ce qu'il y a une explication?

**M. Cafferky:** Je ne suis pas sûr de la connaître. Lorsque je dis que les fourgonnettes ne donnent pas de bons résultats, j'entends par là que la clientèle est faible. Il me faut supposer qu'elle est faible parce que les passagers ne veulent pas faire un long voyage en fourgonnette. Je considère aussi que ça ne marche pas parce que, je vous le répète, quelle que soit la façon dont on aborde le problème, il est très coûteux d'exploiter un service d'autocar, indépendamment de la taille des véhicules.

L'exploitant doit investir, mettre du carburant dans son véhicule, payer les salaires et entretenir les fourgonnettes. Simplement, ça se fait à une échelle plus réduite. Les marges ne font pas nécessairement de cette exploitation une entreprise rentable; de plus, on perd la possibilité d'offrir un service express.

**Le sénateur Phalen:** En Nouvelle-Écosse, il semble qu'on se serve des fourgonnettes sur les petites lignes pour alimenter les lignes principales. Est-ce que vous procédez de cette manière? Est-ce que vous envisagez de le faire?

**M. Cafferky:** Notre ligne principale sur l'île de Vancouver traverse actuellement toutes les petites villes. Par conséquent, dans certaines régions au centre de l'île, avec la nouvelle autoroute, il est possible de s'écarter de la grande route pour faire des navettes sur des petites voies d'accès. Toutefois, ça ne ferait à mon avis qu'augmenter nos coûts et non pas nos recettes.



**Senator Phalen:** Are there government regulations respecting vans in British Columbia?

**Mr. Cafferky:** Yes.

**Senator Phalen:** You say in your written presentation the following:

Our scheduled services network (both passenger and parcel) connects 40 communities (not including the approximately 20 flag stops that are provided as a courtesy to local travellers.)

Is the parcel service not profitable?

**Mr. Cafferky:** The combined passenger and parcel express service on Vancouver Island on a stand-alone basis would not be profitable. Even with our analysis today our, other operations have to support about 5 per cent of the total revenues required to break even on that service.

**Senator Phalen:** In Nova Scotia, they are dealing with Canada Post and are looking at delivering the mail. Have you looked at that option?

**Mr. Cafferky:** We try to get parcel express business wherever we can. We have a dedicated salesperson on Vancouver Island trying to get that business. However, there is a great deal of competition from the deregulated trucking industry. The market for our business on Vancouver Island, as I think is fairly common throughout Canada, tends to be a station-to-station, bus-depot-to-bus-depot, type of service; it is used by small businesses because of frequency of service. For example, if the automotive store in Parksville is working on a vehicle and in need of a water pump, they know that they can call up the supplier in Victoria and the water pump will be on the next bus out that afternoon. That scenario is a huge part of our parcel express business.

However, like our passenger service over the years, since deregulation of the trucking industry, our express revenues have declined. We do not have Canada Post, I am not sure who does, but we compete for any parcel express we can get.

**Senator Phalen:** How large are the vans we are talking about?

**Mr. Cafferky:** They are what you would probably think of as a 15-passenger van, but the Motor Carrier Commission regulations here stipulate that a van can carry a maximum of 11 passengers. The back seat comes out, and that becomes a cargo area.

**Senator Phalen:** Are there seven-passenger vans in use, the minivan?

**Le sénateur Phalen:** Y a-t-il une réglementation du gouvernement s'appliquant aux fourgonnettes en Colombie-Britannique?

**M. Cafferky:** Oui.

**Le sénateur Phalen:** Voici ce qu'on peut lire dans votre mémoire:

Nos services réguliers de transport des passagers et des colis desservent 40 localités, sans compter les quelque 20 arrêts effectués sur demande pour rendre service aux voyageurs locaux.

Est-ce que le service de transport des colis n'est pas rentable?

**M. Cafferky:** Le service combiné de transport des passagers et des colis par express sur l'île de Vancouver ne serait pas rentable si nous ne faisons que ça. Même dans la situation actuelle, nos autres activités doivent combler les quelque 5 p. 100 des recettes nécessaires qui manquent au total pour que ce service atteigne le seuil de rentabilité.

**Le sénateur Phalen:** En Nouvelle-Écosse, les entreprises entretiennent des relations avec les postes canadiennes et envisagent de livrer le courrier. Avez-vous étudié cette possibilité?

**M. Cafferky:** Nous nous efforçons d'expédier des colis en express partout où nous le pouvons. Nous avons sur l'île de Vancouver un vendeur spécialement affecté à cette tâche. Toutefois, nous subissons une forte concurrence de la part du secteur déréglementé du camionnage. Notre marché sur l'île de Vancouver, et je pense que c'est assez courant à l'échelle du Canada, a tendance à porter sur un service allant d'une station ou d'un dépôt à l'autre; les petites entreprises y ont recours en raison de la fréquence des liaisons. Si, par exemple, un atelier de réparation automobile de Parksville travaille sur un véhicule et a besoin d'une pompe à eau, il sait qu'il peut appeler son fournisseur à Victoria et que la pompe à eau sera expédiée par autocar l'après-midi même. C'est ce qui représente le plus gros de nos activités d'expédition de colis par express.

Au fil des années, toutefois, comme ce qui s'est passé pour le transport de passagers, les recettes que nous tirons de l'envoi de colis par express ont diminué depuis la déréglementation du secteur du camionnage. Nous n'avons pas la clientèle des postes canadiennes, je ne sais pas qui en bénéficie exactement, mais nous cherchons à expédier un maximum de colis.

**Le sénateur Phalen:** Quelle est la taille des fourgonnettes dont nous parlons?

**M. Cafferky:** Il s'agit de fourgonnettes dont la capacité pourrait être de 15 passagers, mais la réglementation de la commission des transports routiers dispose qu'une fourgonnette peut transporter au maximum 11 passagers. Le siège situé tout à l'arrière est enlevé et cela fait de la place pour le transport des marchandises.

**Le sénateur Phalen:** Est-ce que l'on utilise des fourgonnettes transportant sept passagers, des mini-fourgonnettes?

**Mr. Cafferky:** Only in taxi services. Under the motor carrier rules here, seven passengers and under is a taxi; seven passengers and over is a bus.

**The Chairman:** It seems to me that you are providing a social service to communities, vis-à-vis cross-subsidization from your tour activities. Can you think of a better way to provide this sort of service?

In Nova Scotia, they offer door-to-door service, which has improved their ridership. Would that be possible here?

**Mr. Cafferky:** In Eastern Canada, are you saying that small vehicles pick up passengers at the door and take them to the bus depot?

**The Chairman:** No. They pick up passengers and take them to doctors' appointment; or they take youth to school.

**Mr. Cafferky:** It is a shared-ride taxi-service type of thing.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Cafferky:** It may work, but it is not an intercity bus service, so it is only handling a portion of the market. It is not handling all of the market. If we dissect the markets of the intercity bus service and take away a particular portion — in other words, these people can be served in this manner and those people can be served in that manner — we take away more of the margin of the intercity bus service, and certainly on Vancouver Island it could not survive that. In my experience, it could not survive in a lot of other areas.

**Senator Gustafson:** Canada has become the most urbanized country in the world, according to the latest statistics I have read. The trend is going to continue, according to what the experts tell us. In fact, I was told just the other day that Saskatoon, having a current population of 250,000, will become 400,000. The same thing will happen in Regina. However, the total population in Saskatchewan will not change from what it is today.

Nevertheless, the rural industries are very important, especially natural resources. The lumber industry in B.C. is a good example of that. Agriculture is also important, and so on. Less and less services are directed at the rural community.

We have to think carefully about the kind of country we are and what will happen to the rural areas if they are not served. A lot of pressures are put on the rural areas. There are health issues to consider.

A lot of what I have to say has been already said here, but I think it is important for us to look at our resource areas. Take our fisheries, mining, lumber, gas and oil, agriculture, potash, you name it — it all comes out of rural Canada. It seems as though

**M. Cafferky:** Seulement pour les services de taxi. Selon les règles sur les transports routiers, à partir de sept passagers et au-dessous, il s'agit d'un taxi; s'il y a plus de sept passagers, on parle d'autobus ou d'autocar.

**La présidente:** Il me semble qu'en procédant à un interfinancement grâce à vos activités de voyage touristique, vous offrez un service social à ces localités. Pouvez-vous imaginer un meilleur moyen de dispenser ce genre de services?

En Nouvelle-Écosse, les entreprises font du porte à porte, ce qui leur a permis d'augmenter leur clientèle. Est-ce que ce serait possible dans votre cas?

**M. Cafferky:** Est-ce que vous voulez dire par là que dans l'est du Canada, de petits véhicules prennent les passagers sur le pas de leur porte et les amènent jusqu'au dépôt d'autocars?

**La présidente:** Non. Ils vont chercher les passagers pour les emmener chez le médecin, ou à l'école s'il s'agit des enfants.

**M. Cafferky:** C'est un service mixte s'apparentant à celui des taxis.

**La présidente:** Oui.

**M. Cafferky:** Ça peut donner des résultats, mais il ne s'agit pas là d'un service interurbain d'autocars, de sorte que ça ne s'applique qu'à une partie du marché. On ne s'adresse pas à l'ensemble du marché. À partir du moment où l'on décompose le marché du service interurbain par autocar pour en retirer certaines parties — autrement dit, en choisissant de servir de différente façon telle ou telle clientèle — on obère davantage encore les marges du service de transport interurbain par autocar, et il est certain que sur l'île de Vancouver, par exemple, on ne pourrait pas s'en sortir. Si j'en crois mon expérience, ce ne serait pas possible non plus dans bien d'autres régions.

**Le sénateur Gustafson:** Le Canada est devenu le pays le plus urbanisé du monde, si j'en crois les dernières statistiques que j'ai lues. Cette tendance va se poursuivre aux dires des spécialistes. On m'a d'ailleurs dit l'autre jour que Saskatoon, qui compte actuellement 250 000 habitants, va en avoir 400 000. Ce sera la même chose pour Regina. Pourtant, la population globale de la Saskatchewan ne va pas changer.

Il n'en reste pas moins que l'économie des campagnes est très importante, notamment dans le secteur des ressources naturelles. Le secteur de l'exploitation forestière en Colombie-Britannique en est un bon exemple. L'agriculture a aussi son importance et bien d'autres secteurs encore. On dispense de moins en moins de services aux régions rurales.

Nous devons bien réfléchir à la nature de notre pays et à ce qui va se passer si l'on abandonne nos campagnes. Bien des pressions s'exercent sur les régions rurales. Il faut aussi tenir compte des questions de santé.

Bien des choses que je veux signaler ont déjà été dites, mais je considère qu'il est important de tenir compte de nos ressources naturelles. Prenez le cas des pêches, des mines, de l'exploitation forestière, des hydrocarbures, de l'agriculture, de la potasse et de



less and less is going back into rural Canada. We are heading for serious problems. We do not seem to be taking a broad approach to this whole area.

Do you have any comments with respect to what I have just said?

**Mr. Cafferky:** We serve rural Canada and we are fully aware of the problems that exist in those communities. As the country becomes more urbanized, it is my view, and I think I have said this, if the bus industry is deregulated we will end up with an uncontrolled monopoly serving large centres and there will be no service in rural Canada.

**The Chairman:** Mr. Cafferky, thank you very much for your attendance here today. We look forward to receiving the information you agreed to send to our clerk.

Our next witness is Mr. Bill Waters.

**Mr. Bill Waters, Professor:** Honourable senators, you have a copy of my slide presentation in front of you. I am here because I was one of a five-member panel of the Canada Transportation Act Review, the CTAR. Your staff thought it would be beneficial for the committee to have me answer some questions.

Briefly, the terms of reference for the CTAR were wide; indeed, the bus industry could have been one of our topics. However, because it was assigned to your committee we chose not to look at it in detail. The CTAR panel disbanded on July 1, 2001.

Nevertheless, I am here today to see if there are any questions I can answer for you.

Although our panel did not undertake a comprehensive review of the bus industry, we did recommend that the process you are engaged in is important and needs to continue because of the regulatory fragmentation. We certainly heard complaints from people about the diversity of the regulations across Canada. Given that the CTAR mandate was to look at the national system, this was a matter of concern.

Our second recommendation was that work on the National Safety Code be structured such that all vehicles carrying paying passengers are subject to a consistent pattern of safety regulation, one that takes into account the scale of the operation and risk exposure, that does not rest entirely on vehicle size.

We also said that these things could be accomplished without changing the delegation of regulatory powers to the provinces, that is was a matter for this committee to decide.

bien d'autres secteurs encore — tout nous vient des régions rurales du Canada. Il semble cependant que l'on redistribue de moins en moins de services à nos campagnes. Nous allons au devant de difficultés graves. Il ne semble pas que nous ayons une approche globale du problème.

Avez-vous des observations à faire sur ce que je viens de dire?

**M. Cafferky:** Nous desservons les régions rurales du Canada et nous sommes pleinement conscients des difficultés des localités concernées. Alors que notre pays s'urbanise, je considère, et je pense que je l'ai déjà dit, qu'une déréglementation du transport par autocar va déboucher sur l'exercice sans contrôle d'un monopole au service des grandes agglomérations sans que les campagnes canadiennes ne bénéficient d'aucun service.

**La présidente:** Monsieur Cafferky, je vous remercie d'être venu aujourd'hui. Nous attendons avec impatience les renseignements que vous vous êtes engagé à fournir à notre greffier.

Le témoin suivant est Bill Waters.

**M. Bill Waters, professeur:** Honorables sénateurs, vous avez devant vous la reproduction de la série de diapositives dont je vais m'inspirer pour faire mon exposé. Je suis ici parce que je faisais partie du groupe de cinq membres chargé de la l'examen de la Loi sur les transports au Canada, l'ELTC. Votre personnel a jugé utile de me demander de répondre à certaines questions posées par votre comité.

Disons, rapidement, que le mandat de l'ELTC était très large; le secteur du transport par autocar aurait pu en fait constituer l'un de nos sujets d'étude. Toutefois, comme il a été confié à votre comité, nous avons choisi de ne pas l'examiner en détail. Le groupe chargé de l'ELTC s'est dispersé le 1<sup>er</sup> juillet 2001.

Je suis cependant venu ici aujourd'hui au cas où je pourrais répondre à certaines de vos questions.

Notre groupe n'a pas procédé à une étude exhaustive du secteur du transport par autocar, mais nous n'en avons pas moins recommandé que l'opération dans laquelle vous vous êtes engagés est importante et doit se poursuivre en raison du cloisonnement de la réglementation. Nous n'avons pas manqué d'entendre les gens se plaindre de la disparité des règlements à l'échelle du Canada. Étant donné que l'ELTC avait pour mandat d'étudier le régime national, c'était là un sujet de préoccupation.

En second lieu, nous avons recommandé que les mesures prises au sujet du Code national de sécurité soient structurées de telle sorte que tous les véhicules transportant des passagers payants fassent l'objet d'un cadre de réglementation uniforme en matière de sécurité qui tienne compte de l'envergure de l'exploitation et des risques courus, sans se limiter exclusivement à la taille des véhicules.

Nous avons déclaré par ailleurs que l'on pourrait y parvenir sans changer les délégations des pouvoirs de réglementation en faveur des provinces, et qu'il appartenait à votre comité d'en décider.

Our panel did not make an explicit recommendation about the desirability of regulation versus deregulation, other than to encourage a more consistent framework. However, if you look at our report, we note that, where it is possible, we think that reliance on competition and market forces are more likely than government control to result in efficient and effective services reflecting shipper and traveller preferences. The latter is the explicit goal of the Canadian transportation policy.

Nevertheless, I think the bus industry is a particularly difficult one.

The previous speaker made a good case about the historic need for some sort of cross-subsidy. Our panel heard many voices — and it was quite split, I would say, between those who called for greater market freedoms and those who argued that the market could not work in the case of the bus industry. There are still many who advocate retaining some sort of regulatory control, in contrast to what has been the trend in most other countries.

This has been the historical rationale for regulation; this is, the need to achieve certain social and economic services by a *quid pro quo* where you allow firms to make money in certain markets on the grounds that to be in that market they have to provide other services.

An important point is that to achieve goals of cross-subsidy a fairly elaborate regulatory system is necessary. If you are going to take this approach, the suppliers have to have somewhere to make their money. If the market is profitable, then others will want in. The suppliers will have to have an edge, some rights to that market that prevent others from coming in and undermining it. An implication, of course, is that it means that you rely on the incumbents to come up with innovative services because you are closing the door at least partly to allow newcomers in.

On the other side, even though you are regulated and providing cross-subsidized services, there is too little incentive for these companies to get out of that business. No one wants to be in a money-losing market. You need some sort of regulatory controls over minimal levels of service, prices, et cetera, because you are looking across many industries. If you are going to require them to provide uneconomic services, you need to do something to prod them, to keep them there.

The CTAR report notes that the proposed road transport management funds could be extended to include identification of services or routes that might warrant public subsidy, and thus subsidies could be direct rather than cross-subsidy and on a

Notre groupe n'a pas fait de recommandation précise concernant les avantages respectifs de la réglementation et de la déréglementation, si ce n'est pour inciter à une plus grande uniformité du cadre réglementaire. Toutefois, en consultant notre rapport, vous constaterez que, chaque fois que c'est possible, nous affirmons qu'en faisant appel au jeu de la concurrence et des forces du marché on est mieux à même qu'en recourant à un contrôle exercé par le gouvernement de mettre en place des services efficaces et utiles qui tiennent compte des préférences des voyageurs et des expéditeurs. Il s'agit là de l'objectif avoué de la politique canadienne des transports.

Je pense, toutefois, que le secteur du transport par autocar pose des problèmes particulièrement délicats.

L'intervenant qui m'a précédé a bien exposé la nécessité de faire appel par le passé à une certaine forme d'interfinancement. De nombreuses voix se sont fait entendre devant notre groupe — et je dois dire que les avis étaient très partagés — certains réclamant un marché plus libre et d'autres soutenant que les forces du marché ne pouvaient pas opérer dans le secteur du transport par autocar. De nombreuses voix s'élèvent encore pour préconiser une certaine forme de contrôle réglementaire, contrairement à la tendance enregistrée dans la plupart des autres pays.

C'est ce qui a justifié au cours de l'histoire la réglementation; en l'occurrence, la nécessité de dispenser certains services sociaux et économiques en conférant aux entreprises la possibilité de gagner de l'argent sur certains marchés en échange de quoi elles doivent dispenser d'autres services sur ce même marché.

Il faut bien comprendre qu'un régime réglementaire assez complexe est nécessaire si l'on veut atteindre les objectifs de l'interfinancement. Si vous adoptez cette démarche, il faut que les fournisseurs puissent avoir certains débouchés pour gagner de l'argent. Si le marché est rentable, d'autres vont alors s'y engouffrer. Il faut que ces fournisseurs jouissent d'une certaine position privilégiée, de certains droits sur ce marché, pour éviter que d'autres ne viennent leur couper l'herbe sous les pieds. Le corollaire, bien sûr, c'est qu'il vous faut faire confiance aux entreprises en place pour mettre sur pied des services novateurs parce que vous fermez au moins partiellement la porte aux nouveaux arrivants.

D'un autre côté, même si ces entreprises sont réglementées et ont recours à un interfinancement de leurs activités, il n'y a pas suffisamment d'incitations pour les empêcher de sortir de certains marchés. Personne n'aime exercer des activités déficitaires. Il vous faut exercer un minimum de contrôle par le biais de la réglementation sur le niveau des services offerts, les prix, et cetera., parce que l'on a affaire à de nombreux secteurs d'activité. Si l'on doit obliger ces entreprises à dispenser des services déficitaires, il faut avoir un moyen de les pousser à le faire, de les maintenir dans ces secteurs.

On relève dans le rapport de l'ELTC que l'on pourrait étendre le champ d'application des fonds de gestion du transport routier dont la création est proposée afin de répertorier les services ou les lignes susceptibles de justifier l'apport de fonds publics, des



mode-neutral basis. However, that is not going to happen very soon; as such, I do not know that it will be any help to you in your deliberations.

A second concern about the economics of the bus industry is the presence of VIA Rail. Obviously, VIA is only present in certain markets; however, where it is present, the arguments are, with considerable validity, that many of its prices are uneconomic, which in turn hampers the bus industry.

VIA of course has the right to be in certain services; they are authorized to do so. The only way they can be there is to charge these kinds of prices. However, it does mean that you have an entity that has a mandate to provide some unprofitable services, although we were quite critical that the legislative and policy mandate for VIA remains quite unclear.

Our recommendation regarding VIA takes us out of your immediate concerns, but if VIA Rail's mandate were clearer — and indeed our recommendation was to relieve them of some of these burdens of uneconomic services, give them an opportunity to try to make it where they can — it would open up opportunities in some locations for the bus industry.

There is another issue that I think we discussed in our committee but which is not in our report, and I wanted to mention it. There is an overlap or conflict, as I see it, between the commercial intercity bus service and some of the longer distance commuter services being run by urban transit agencies. There is a fundamental difference between them. Intercity buses, whether they are regulated or not, are basically commercial undertakings. They have to get cost recovery and pay their way. For various legitimate reasons, urban transit agencies are subsidized operations. So where these markets overlap we have a conflict.

There are agencies whose mandate is to lose money competing with services whose, in order to survive, must make money. Where these services overlap, there is a threat or one more problem facing the intercity bus industry, that is, facing a competitor that does not face the same bottom line emphasis.

What can we do about this? There is a possibility that the urban transit agencies will have to look at possibly subcontracting some of these services to commercial carriers. Even if a commercial carrier is a subsidized service, it may be possible to actually use competitive bidding or whatever to allow it some access to this market.

In our report, we were quite critical of the performance of many of the urban transit agencies. However, in the urban areas, it has been recognized for decades now that one of the basic problems is that the urban automobile use does not pay a price reflective of the full social costs they impose on the system. If we

subventions pouvant alors être attribuées pour remplacer l'interfinancement ou un mode de financement plus neutre. Toutefois, on ne le verra pas de sitôt et, de ce point de vue, je ne sais pas si ça peut beaucoup vous aider dans vos délibérations.

L'existence de VIA Rail remet aussi en cause la rentabilité financière du secteur du transport par autocar. Bien évidemment, VIA Rail n'est présent que sur certains marchés mais, lorsque ce service existe, on peut alléguer de manière tout à fait raisonnable que nombre des prix pratiqués dans ce mode de transport n'ont aucune réalité économique, ce qui porte préjudice au secteur du transport par autocar.

VIA Rail a bien sûr le droit de dispenser certains services; cette entreprise est autorisée à le faire. Elle ne peut maintenir sa présence qu'en pratiquant des prix de cet ordre. Il n'en reste pas moins qu'en conséquence vous avez ici une société ayant pour mandat de dispenser des services non rentables et nous n'avons pas manqué de reprocher à VIA Rail le caractère très confus de ce mandat législatif et politique.

Notre recommandation touchant VIA Rail répond à vos préoccupations immédiates, mais si son mandat était plus clair — et nous avons effectivement recommandé qu'on dispense cette société de la charge d'assurer des services non rentables en lui donnant la possibilité d'agir là où elle pense devoir le faire — cela ouvrirait des débouchés en certains endroits au secteur du transport par autocar.

Il y a une autre question que je tiens à mentionner, et qui a été évoquée, il me semble, au sein de notre comité, sans toutefois figurer dans notre rapport. Il y a un conflit ou des chevauchements, à mon avis, entre les services commerciaux de transport interurbain par autocar et certains services dispensés dans les banlieues éloignées par les sociétés de transport urbain. La différence est fondamentale entre les deux. Les autocars interurbains, qu'ils fassent ou non l'objet d'une réglementation, sont essentiellement des entreprises commerciales. Ils doivent recouvrer leurs coûts et être rentables. Pour différentes raisons tout à fait légitimes, les sociétés de transport urbain sont subventionnées. Par conséquent, lorsque les marchés se chevauchent, il y a un conflit.

Voilà des sociétés ayant pour mandat de perdre de l'argent qui concurrencent des services qui, pour survivre, doivent en gagner. Lorsque ces services se chevauchent, on risque de rajouter encore au problème auquel doit faire face le secteur du transport interurbain par autocar, en l'occurrence, faire face à un concurrent qui n'a pas le même souci de rentabilité.

Qu'y faire? On peut penser que les sociétés de transport urbain devront envisager de sous-traiter certains de ces services aux transporteurs commerciaux. Même si le transporteur commercial est subventionné, on pourrait éventuellement avoir recours à un appel d'offres ou à toute autre formule pour lui permettre d'avoir un certain accès à ce marché.

Dans notre rapport, nous avons fortement critiqué le rendement de nombre des sociétés de transport urbain. Dans les régions urbaines, toutefois, on reconnaît maintenant depuis des dizaines d'années que l'un des problèmes fondamentaux vient du fait que l'usager de l'automobile en milieu urbain ne paie pas un

were to move towards a system of pricing urban cars more appropriately, we would see a decrease in the need to subsidize urban transit; it would also relieve some of the subsidy needs for the bus industry.

That whole issue is a hot potato.

Your committee, thankfully, I am sure on your part, does not have to address that issue.

In summary — and I will be quite frank here — we had so much work in the CTA review that I confess we welcomed the opportunity not to have to deal with some issues, and you are dealing with one of the more difficult ones.

I missed one of my slides on the way through here. We emphasized the problem that Canada faces with low-density markets. We are a big country geographically, and one with a limited population. Australia is a good parallel for us. Consequently, many markets will not sustain more than one supplier, and perhaps not even one. The bus industry has traditionally served many of these thinner markets. So it is really a dilemma whether to go for deregulation and hope that the market will solve our problems in the long run, or whether to maintain the current regime or even expand the regulatory apparatus to help us achieve our goals.

Many of the groups who appeared before our panel indicated that they want the federal government to take some leadership. Many people expressed the point that if we wait for the provinces to agree, we will wait a long time.

Therefore, indeed, you have a very important task to perform. I wish you GodsPEED. I would be pleased to answer any questions you might have.

**The Chairman:** Thank you, Professor Waters. We were encouraged by your group's report. I guess the bus study is part of the overall study of the situation as far as transportation is concerned.

I have just a few questions. I would like to have your views on the level of bus service that is available here in British Columbia and the fares that are charged.

**Mr. Waters:** Because we did not do any major studies on this it would be awkward for me to speak on this. That also varies across the country. Yet, as you will all appreciate, we tend to hear the complaints rather than the accolades. We hear complaints everywhere that there is not enough service and prices are too high. In this respect, I am sure British Columbia would be no exception.

prix correspondant à l'intégralité du coût qu'il impose à la société. Si l'on adoptait un régime plus approprié de facturation du coût des automobiles en milieu urbain, nous n'aurions pas besoin de subventionner autant le transport urbain, et les subventions devant être versées par ailleurs à certaines formes de transport par autocar en seraient aussi allégées.

C'est un véritable casse-tête.

Heureusement, je suis sûr que votre comité n'a pas à se pencher sur cette question.

Finalement — et je serai très franc avec vous ici — nous avons tellement de choses à faire pour réviser la LTC que je vous avoue que c'est avec un grand soulagement que nous avons saisi la possibilité de ne pas aborder certaines questions, et vous êtes appelés à traiter de l'une des plus difficiles d'entre elles.

J'ai perdu l'une de mes diapositives en chemin. Nous avons insisté sur les difficultés qu'entraînait pour le Canada la présence de marchés à faible densité. Notre pays a une grande superficie et une population limitée. L'Australie est un bon élément de comparaison. Par conséquent, de nombreux marchés ne peuvent pas justifier la présence de plusieurs fournisseurs, et parfois même pas d'un seul. Traditionnellement, le secteur du transport par autocar dessert un grand nombre de ces marchés de faible importance. Il y a donc là un véritable dilemme et l'on se demande s'il faut déréglementer en espérant que les forces du marché régleront tous nos problèmes à long terme ou s'il faut maintenir le régime actuel ou même le renforcer pour pouvoir atteindre nos objectifs.

Nombre d'organisations qui ont comparu devant notre groupe d'étude nous ont dit qu'il fallait que le gouvernement fédéral montre en quelque sorte la voie. De nombreuses personnes nous ont fait savoir que si nous attendions l'accord des provinces, nous pourrions attendre longtemps.

Par conséquent, vous avez donc un rôle très important à jouer. Je vous souhaite la meilleure des chances. Je suis prêt à répondre aux questions que vous voudrez bien me poser.

**La présidente:** Merci, professeur Waters. Le rapport de votre groupe nous a paru encourageant. J'imagine que l'étude du transport par autocar fait partie intégrante du transport en général.

J'ai quelques questions à vous poser. Que pensez-vous de la qualité des services de transport par autocar dispensés en Colombie-Britannique et des tarifs qui sont appliqués.

**M. Waters:** Étant donné que nous n'avons pas étudié la question à fond, il serait présomptueux de ma part de me prononcer sur la question. Il y a aussi des disparités selon les régions. Vous comprendrez bien, cependant, que les gens ont davantage tendance à se plaindre qu'à faire des compliments. Partout, nous entendons la population se plaindre que le service n'est pas suffisant et que les prix sont trop élevés. Je suis sûr que sur ce point la Colombie-Britannique ne fait pas exception.



By and large, the dilemma that we saw at CTAR, and the one I am sure you face as well, is the future. Right now things are working. Buses are running and service is being delivered. The real dilemma is buses are not making money.

We can continue in the way we are going. With CTAR we had to adopt roughly a ten-year horizon. We were trying to anticipate what would happen because cross-subsidizing of operations cannot go on forever unless there will be some sort of regulatory quid pro quo that will enable making money somewhere. I am sure you will hear complaints about prices, but the service is working. However, the industry everywhere is struggling. It is surviving, but we must worry about whether it will be able to sustain itself.

**The Chairman:** Which government policies would best support rural and small community service?

**Mr. Waters:** I mentioned one dilemma. In our report entitled "Vision and Balance," the balance came from what we called the low-density markets. We were unanimous in supporting a transport policy direction, which we think is working, that relies more on markets and competition. However, we recognize that in Canada certain markets will be left behind. We are an urbanizing country. We are seeing changes taking place.

The concern about low-density markets applies to infrastructure as well. In the long run we foresee no choice other than governments will have to come to terms with the need to ration the amount of money we will spend to support rural infrastructure and some rural services. In the long term, we must have a mechanism to address this. Now we try to solve this indirectly by saying, "Hopefully the bus industry is surviving. We will wipe our brow and, hopefully, five years hence, rather than now, your committee will have to deal with that."

We did not have the answer to this. One of the big issues facing Canada in the next ten years is to recognize and confront the fact that we must ration the amount of money we will spend on uneconomic services. We are going to do it. We are not going to abandon people in small towns. However, we must figure out how to decide how much money to spend. As you know, we have some proposals such as our idea of road funds and the like.

We must come up with some sort of arm's-length bureaucracy apparatus to help identify priorities for subsidy. I am reluctant to just leave it to the political masters because of the danger that short-term concerns will dominate.

One of the biggest challenges is that it is not just the bus industry. It is also infrastructure and how we are going to address the need to deal with the low-density markets in our country.

De manière générale, le problème que nous avons constaté lors de l'ELTC, et je suis sûr que ce sera aussi le vôtre, c'est celui de l'avenir. À l'heure actuelle, le service fonctionne. Les autocars roulent et le service est assuré. Le gros problème, c'est que ces services d'autocar perdent de l'argent.

Nous ne pouvons pas continuer dans cette voie. Avec l'ELTC, nous avons dû nous fixer une perspective d'environ dix ans. Nous avons essayé de prévoir ce qui allait se passer, parce que l'interfinancement des activités ne peut pas durer indéfiniment, à moins que l'on aménage des compromis au sein de la réglementation pour que les entreprises puissent gagner de l'argent quelque part. Je suis sûr que vous entendrez des plaintes au sujet des tarifs, mais le service fonctionne. Partout, cependant, les entreprises du secteur sont en difficulté. Elles survivent, mais on peut se demander si cela va pouvoir durer.

**La présidente:** Quelles sont les politiques gouvernementales les mieux à même d'appuyer les régions rurales et les petites localités?

**M. Waters:** J'ai fait part d'un problème. Dans notre rapport «Vision fondée sur l'équilibre», l'équilibre vient de ce que l'on a appelé les marchés à faible densité. Nous avons réclamé à l'unanimité que l'on oriente davantage la politique des transports, car nous estimons que c'est ce qui donne les meilleurs résultats, en faveur des marchés et de la concurrence. Nous reconnaissons, toutefois, que certains marchés seront laissés de côté au Canada. Nous sommes un pays urbanisé. Nous constatons l'apparition de changements.

Ce sont les infrastructures qui nous inquiètent par ailleurs au sujet des marchés à faible densité. À long terme, nous prévoyons que les gouvernements n'auront pas d'autre choix que de se pencher sur la nécessité de rationner les montants d'argent affectés aux infrastructures rurales et à certains services dispensés dans les campagnes. À long terme, nous devons pouvoir disposer d'un mécanisme pour remédier au problème. À l'heure actuelle, nous essayons de le résoudre indirectement en disant «heureusement, le secteur du transport par autocar survit. Rangeons ce dossier et espérons que dans cinq ans un autre comité réglera la question».

Nous n'avons pas eu à répondre à cette question. L'une des grandes tâches qui attend le Canada au cours des dix prochaines années consistera à admettre la nécessité de rationner les quantités d'argent affectées à des services non rentables. Nous allons devoir le faire. Nous allons abandonner les gens dans les petites villes. Toutefois, il nous faut imaginer les moyens de décider combien d'argent nous allons dépenser. Nous avons fait, vous le savez, certaines propositions telles que les fonds de construction de routes, par exemple.

Nous devons mettre sur pied une certaine administrative indépendante nous permettant de définir les priorités en matière de subventions. J'hésite à confier cette charge au personnel politique en raison du risque que l'on privilégie les considérations à court terme.

Le gros problème n'est pas seulement celui du transport par autocar, il y a aussi celui des infrastructures et de la nécessité de répondre aux besoins des marchés à faible densité dans notre pays.

**The Chairman:** What are the prospects for reversing the long-term decline in scheduled bus ridership?

**Mr. Waters:** I am very pessimistic. There is a fine line, or a sharp line, where we cross between the commercial for-profit industry, the not-for-profit and the informal market.

If service is abandoned it is not necessarily the case that people will be unable to move. They may have to call on their friends or hitch rides. There are ways that people do get around. We would like to have it more formalized than that. As you know, in some parts of the country there has been some success with the van concept. An individual can make a little bit of money with a low budget operation without a cushy air-conditioned bus. If we rely on the market, solutions will be forthcoming. The solutions may not be as good as what we have right now.

However, the presence of subsidized services actually blocks the possibility of commercial market undertakings coming forward. This is one of the limits we have with the urban transit services. A subsidized service really closes off opportunity for someone to come up with a more marginal operation. That it is one of the dilemmas.

If you adopt a regulated route with a longer term where you charge low prices, you will actually block opportunity. The issue is whether there will be sufficient opportunity to come forward. It is a big gamble. My panel had members representing three of the major parties. Over a period of time, we decided that we would gamble on the market commercial system. It is a gamble.

**The Chairman:** It surely is.

**Senator Forrestall:** As one of those who participated in a major way in the deregulation of air and rail in this country, I did so with the firm conviction that, by God, Canada is growing and we would be a major contender in the world. The sheer weight of people and other factors of our strength would determine that. I was utterly wrong in my belief that we were a growing nation. What we were was a shifting nation.

In the provinces the many census studies have not really been started yet, but I am sure there are those anxious to get at the data. I recognize that what we foresaw was overly simplistic: A movement to the larger centres within the regions of the provinces and within the province generally from those larger centres to the largest centre, not necessarily the capital, but the largest of the economic generators. We would have this applied as well to the nation as we moved from our larger provincial generators to the larger national generators. I suppose, for anyone who thought about it for 10 minutes, this was obvious and inevitable. In my youthful enthusiasm a few years ago I thought oh, my God, Canada is headed for 40 million and we will be a major factor. That did not happen.

**La présidente:** Quelles sont les perspectives d'un renversement de la tendance à long terme à une baisse un nombre de passagers des lignes régulières?

**M. Waters:** Je suis très pessimiste. Il y a une ligne très fine ou très marquée entre le secteur du transport commercial à but lucratif, le secteur à but non lucratif et le marché non organisé.

Si le service est abandonné, cela ne veut pas nécessairement dire que les gens ne pourront pas se déplacer. Il leur faudra peut-être faire appel à leurs amis ou partager une voiture. Il y a différentes façons pour les gens de s'en sortir. Nous aimerions une formule plus structurée. Vous n'ignorez pas que dans certaines régions du pays, le transport par fourgonnettes a eu un certain succès. Un particulier peut gagner un peu d'argent en mettant sur pied une exploitation à faible budget sans disposer d'un autocar de luxe à air conditionné. Si l'on s'en remet au marché, des solutions vont se présenter. Ces solutions ne seront peut-être pas aussi bonnes que celles dont nous disposons aujourd'hui.

La présence de services subventionnés empêche toutefois de trouver des solutions commerciales. C'est l'un des obstacles auxquels nous nous heurtons avec les services de transport urbain. La présence d'un service subventionné empêche effectivement un nouvel arrivant d'assurer une exploitation plus marginale. C'est là un des inconvénients.

Si l'on réglemente une ligne de transport à long terme en appliquant des bas tarifs, on ne laisse en fait aucune chance à la concurrence. La question est de savoir si on laissera suffisamment la possibilité d'entreprendre. C'est un gros pari. Les membres de mon groupe représentaient trois des grands partis. Sur une certaine période, nous avons décidé de jouer le jeu du marché. C'est un pari.

**La présidente:** C'est bien vrai.

**Le sénateur Forrestall:** Je fais partie de ceux qui ont résolument pris part à la déréglementation du chemin de fer et du transport aérien chez nous et je l'ai fait avec la ferme conviction que notre pays était en pleine expansion et que nous allions devenir l'un des grands concurrents dans le monde. La force même de notre population et d'autres facteurs de notre puissance allaient en décider. Je m'étais complètement trompé en pensant que notre pays était en pleine expansion. Nous sommes simplement un pays qui change d'orientation.

Les nombreuses études du recensement n'ont pas encore vraiment commencé dans les provinces, mais je suis sûr qu'il y a des gens qui ont hâte de connaître les statistiques. Je reconnais que ce que nous avons prévu était trop simpliste: un déplacement vers les grands centres des différentes régions des provinces et, à l'intérieur des provinces en général, des grands centres vers le plus grand d'entre eux, pas nécessairement la capitale, mais celui qui revêt le plus d'importance économique. Cette analyse aurait pu s'appliquer aussi à l'ensemble du pays lorsqu'on passe des grands centres provinciaux aux grands centres nationaux. J'imagine qu'il suffisait d'y penser dix minutes pour s'apercevoir que c'était évident et inévitable. Avec l'enthousiasme de la jeunesse, j'ai pensé il y a quelques années que tout était beau, que le Canada se retrouverait avec 40 millions d'habitants et allait pouvoir compter. Ce n'est pas ce qui s'est passé.



From your many years of study and careful, very cogent thought with respect to transportation matters in our country, not just in the west, but the country generally, could you comment on the impact of this failure to attract growth? That impacts directly, for example, on the activities of our last witness on the Island. Do you have a comment or an observation on the impact of this failure to grow and what will happen with respect to regulation in the industry — and I use colleagues comments and observations and your own, for that matter,

In the ball of wax I made for myself, I have left several ends sticking out. You are free to choose any one that you would like to tackle. Is there something ahead of us that we do not foresee as we consider the regulatory/deregulatory proposition? Is there a message in the many senses?

**Mr. Waters:** In terms of what you would call “shifting,” which is to say that we are urbanizing, that just did not mean the major population centres. It also meant the middle of Saskatchewan. It is the major communities that are emerging — worldwide. The reality is we are becoming a more urbanized world. That does mean there are some minimal economies of scale in transportation and network industries. It means, inevitably, that we are gravitating to the cities. It means that the smaller communities will be left behind. We are fighting a losing battle. That is tough to say.

What is safe is the motor car and mobility. Not everyone can drive a car. At some point, we simply must acknowledge this is the way the world is going.

Without question, the deregulation movement, worldwide, produced many surprises. It was highly effective in many ways. If you consider the productivity gains in the world transportation industry, they are staggering. We are complaining. I will join the line complaining about Air Canada’s monopoly as quickly as anybody but, if we actually examine the price of air travel, it has declined in real terms over the years.

There were some big surprises. As academics analyzing this all the way through, none of us saw the hub and spoke system coming. We feel dumb that we did not, but none of us envisioned that. The freedom to innovate revealed that is an economic way to run things. Consider the courier industry in the world, which was previously suppressed under regulation.

There are many things we now take for granted, but it does seem that scale and size became dominant characteristics. We now have a few giants and little guys and if you are in the middle you get run over by both. That is what we have ended up with. That is the way the world has unfolded.

Après des années d’étude et après avoir longuement réfléchi, avec beaucoup de sérieux, aux questions liées au transport dans notre pays, pas seulement dans l’Ouest, mais sur tout notre territoire, que pensez-vous des répercussions de cette incapacité à attirer la croissance? Cela influe directement, par exemple, sur les activités exercées par le témoin précédent sur l’île. Avez-vous des commentaires ou des observations à faire sur cette incapacité à produire de la croissance et sur ce qui va se passer du point de vue de la réglementation du secteur — et je fais appel aussi sur ce point aux commentaires et aux observations de vos collègues.

J’ai laissé pendre bien des fils dans l’écheveau que je viens de dérouler à votre intention. Vous pouvez choisir celui que vous voulez. Est-ce que nous devons nous attendre à quelque chose d’imprévu alors que nous sommes placés devant un choix entre la réglementation et la déréglementation? Peut-on donner un sens aux nombreuses voies qui s’offrent à nous?

**M. Waters:** Quand vous parlez de «changement d’orientation», il faut bien voir que notre pays s’urbanise et cela ne concerne pas uniquement les grands centres de population. Cela touche aussi le cœur de la Saskatchewan. De grosses agglomérations apparaissent dans le monde entier. En fait, le monde s’urbanise. Cela signifie effectivement que les économies d’échelle sont minimes dans le secteur des transports et au sein des différents réseaux. Il s’ensuit inévitablement que nous gravitons autour des villes. Cela signifie que les petites localités vont être laissées de côté. Nous menons une bataille perdue d’avance. C’est bien triste à dire.

La voie la plus sûre est celle de l’automobile et de la mobilité. Tout le monde ne peut pas conduire une automobile. À un moment donné, il nous faut bien reconnaître que c’est vers cela que l’on se dirige dans le monde.

Il est indéniable que le mouvement en faveur de la déréglementation, dans le monde entier, a entraîné de nombreuses surprises. Il a été très efficace à bien des égards. Considérez les gains de productivité dans le secteur des transports au niveau mondial, c’est faramineux. Nous nous plaignons. Je ne suis pas le dernier à critiquer le monopole exercé par Air Canada mais, si nous considérons en fait le prix des billets d’avion, nous constatons qu’il a diminué en termes réels au fil des années.

Il y a eu quelques grosses surprises. Après avoir passé tout ce temps à analyser les différents systèmes, aucun universitaire n’a vu arriver la formule des plaques tournantes. À notre grande honte, nous devons avouer que personne ne l’avait prévu. La liberté d’innover a prouvé que c’était un moyen économique d’assurer l’exploitation. Prenez le cas du secteur des messageries dans le monde, qui jusqu’alors était étouffée par la réglementation.

Il y a beaucoup de choses qui semblent aller de soi aujourd’hui, mais il semble bien que la taille et les économies d’échelle soient devenues des caractéristiques dominantes. Il y a maintenant quelques géants et une multitude de petits entrepreneurs, et celui qui se retrouve pris entre les deux est écrasé. C’est à cela que l’on a abouti. C’est la façon dont le monde a évolué.

Our competition policy is inadequate. We are in a learning period of trying to more effectively deal with the very large carriers. The market economics have spoken and that is what we now have. We are trying to find what can we do about it and whether there will be ways of restructuring so that we might be able to have several carriers once again. At the moment I do not know how that will happen.

**Senator Forrestall:** Is the Competition Tribunal a better option for us than the industry regulator avenue?

**Mr. Waters:** My panel members would agree, at least in part, that is the model we are hoping will work because the idea of detailed control is one for which we think the market is too complex. I am sorry to digress from bus fares, but let us consider airlines fares. It is our view that is impossible to regulate. That is a lost cause. You could not have a bureaucracy changing fast enough to keep up with it. You just cannot. We must find another way to do it. We hoped it would work.

A view that my panel members and I share is that it is very important, whether you have either regulators or competition regulators, to have knowledge of the industry. Across the world there has been quite a split between adopting regulatory models where one size tries to fit all — this is true of most competition bureaus — or old-fashioned models like our current Canadian Transportation Agency. You try to have people who have intimate knowledge of how the industry works. We tended to come out on the latter side, believing that it is important that whatever agency you use must have real knowledge and long-term understanding of the industry. There is a split in the world on that. Quite a lot of regulatory agencies and competition tribunals believe that general knowledge is all that is required. We did not think that. A history of understanding the industry is necessary.

I hope there is an answer in that for you, sir.

**Senator Forrestall:** There is, and I appreciate that very much.

You are right. That is a struggle and a challenge for this committee, Madam Chair, at some point in the preparation of our report, to deal with this.

If we consider the experience of letting Air Canada and Canadian Airlines, in their flight engineering complexities, judge whether a piece of machinery was properly tooled or properly fitted and credible enough to be in an airworthy, vast machine that carried hundreds of lives, they have done it very well without somebody looking over their shoulders. The reason, of course, is the person looking over their shoulders does not have the skill or the knowledge that the person doing the job has. Today I fear less

Notre politique de concurrence est inadaptée. Nous sommes en train d'apprendre à traiter plus efficacement avec les très gros transporteurs. L'économie du marché a parlé et il faut maintenant en tenir compte. Nous sommes en train d'essayer de voir ce que nous pouvons faire et s'il y a des moyens de restructurer le secteur de façon à pouvoir compter à nouveau sur plusieurs transporteurs. Pour le moment, je ne sais pas ce qui va se passer.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que le Tribunal de la concurrence est pour nous une meilleure option que la réglementation du secteur?

**M. Waters:** Les membres de mon groupe seraient d'accord, du moins partiellement, pour dire que le modèle que nous souhaitons voir s'instaurer va fonctionner parce que nous estimons que le marché est trop complexe pour que l'on puisse envisager un contrôle détaillé. Permettez-moi d'oublier un instant le prix des billets d'autocar pour considérer celui des billets d'avion. Nous estimons que c'est une chose impossible à réglementer. Ce serait peine perdue. Aucune administration ne pourrait évoluer suffisamment vite pour se maintenir à jour. C'est tout à fait impossible. Il nous faut trouver une autre façon de procéder. Nous espérons que ça donnerait des résultats.

Avec les membres de mon groupe, j'ai considéré qu'il était très important, que l'on se charge de réglementer les activités ou de faire respecter la concurrence, de bien connaître le secteur considéré. Dans le monde entier, il y a un véritable clivage entre les modèles de réglementation dont les règles s'appliquent uniformément à tous — c'est le cas de la plupart des bureaux de la concurrence — et les modèles à l'ancienne tel que celui de notre Office des transports du Canada. On cherche à faire appel à des gens qui ont une connaissance intime du mode de fonctionnement du secteur concerné. Nous avons penché en faveur de cette dernière solution, estimant qu'il était important que l'organisme mis en place connaisse véritablement le secteur concerné et sache bien l'évaluer à long terme. Il y a un clivage dans le monde sur ce point. Nombre d'organismes de réglementation et de tribunaux de la concurrence estiment qu'il suffit d'avoir une connaissance générale du domaine. Ce n'est pas ce que nous avons conclu. Il est nécessaire d'avoir appris à connaître le secteur au fil des années.

J'espère avoir répondu à votre question.

**Le sénateur Forrestall:** C'est effectivement le cas, et je vous en suis très reconnaissant.

Vous avez raison. Il y a là matière à débat et il appartiendra à notre comité, madame la présidente, de relever ce défi lorsqu'il rédigera son rapport.

Prenons le cas d'Air Canada et de Canadien qui, dans l'exercice de leurs responsabilités techniques complexes, sont appelées à juger si une pièce d'équipement est en état, bien installée et en mesure d'être mise en service sur d'énormes appareils auxquels sont confiées des centaines de vies, et qui ont parfaitement réussi à s'acquitter de cette tâche sans que quelqu'un ne les surveille en regardant par-dessus leur épaule. L'explication, bien entendu, c'est que la personne qui regarde par-dessus leur épaule n'a pas les



the extension of their control over their own affairs. I am not afraid for the henhouse because it is a friendly fox in the henhouse and he knows how to get at the larder if he so wants.

Am I wasting my time in that thought process in trying to ease this, "You cannot not let them do it because, good God, they cannot regulate themselves?" In some cases I think today organizations can do that perhaps better than the government.

**Mr. Waters:** You make a good point. On safety regulation we have actually been quite effective, and what we have learned is that you do need knowledge. Safety inspectors know what is going on. They know much more about auditing the process. If you have checks and balances built in you can demonstrate that the mistakes or the errors or the risks should be uncovered. We have learned a lot and we could be quite effective at safety regulations. Indeed, our danger is almost that we might overdo it the other direction in many areas.

The issue is whether we can do the same thing on the economic side. Can we find a way of having knowledgeable people who will intervene on certain occasions? For the most part, again, we are hoping we can rely on letting the market system go. That means we must identify who, and on what grounds, and under what conditions to intervene. That is where we are still struggling. I warn you that if you want regulation of rates and service, this is a path that requires a fairly extensive form of regulation. It is not cheap. My colleagues and I tended to back away from it, not on ideological grounds, but really we were concerned whether we can rely on a large regulatory apparatus to achieve what the country and the users need in the long term.

**Senator Forrestall:** I appreciate that.

I hope I have not wandered. I know people here are interested in busing, but I think what I am concerned about applies.

**Senator Jaffer:** Because you have been part of the study and know the issues so well, I am curious to know if you think that the attitude toward bus travel has changed since September 11 and, if so, do you think this will persist?

**Mr. Waters:** That is a good question. I am sure the attitude has shifted, but I think that would be for the short term. More important probably are what the effects of delays in air travel and our new \$24 or \$12 fee for security services will have on short-haul routes. This will probably be a bit of a stimulus for the industry. Indeed, if the delays and fees continue at this level it could mean a resurgence of opportunity for short-haul intercity travel where buses can be competitive. That is not the optimal way to have brought about a market shift. The current delays in

compétences ou les connaissances de celui qui fait effectivement le travail. J'ai bien peur aujourd'hui que l'on étende le contrôle qui s'exerce sur leurs propres activités. Je n'ai pas peur pour le poulailler parce que le renard qui est à l'intérieur est un ami et a de toute façon accès à la cuisine s'il veut manger à sa faim.

Est-ce que je perds mon temps en argumentant contre la formule suivante: «On ne peut pas les laisser faire parce qu'ils sont bien incapables de se réglementer eux-mêmes?» Je considère que dans certains cas les organisations d'aujourd'hui sont éventuellement mieux à même de le faire que le gouvernement.

**M. Waters:** C'est une excellente observation. En matière de réglementation sur la sécurité, nous avons été en fait très efficaces et nous avons appris qu'il fallait effectivement des connaissances. Les inspecteurs de la sécurité savent ce qui se passe. Ils savent bien mieux procéder aux vérifications. Si des précautions doivent être prises au sein du système et si des mesures de protection existent, on sait déceler les erreurs ou les risques qui ont été courus. Nous avons beaucoup appris et nous pouvons nous montrer très efficace en matière de réglementation sur la sécurité. En fait, le risque est presque désormais d'en faire trop dans ce sens dans bien des domaines.

Le problème est de savoir si nous pouvons faire la même chose sur le plan économique. Pouvons-nous trouver les moyens de faire intervenir des personnes compétentes à certains moments? Dans une large mesure, encore, nous espérons pouvoir faire confiance au marché. Cela signifie qu'il nous fait déterminer qui doit intervenir, pour quelles raisons et à quelles conditions. C'est là où nous avons encore bien du mal. Je vous avertis qu'à partir du moment où nous réglementons les tarifs et les services, nous devons nous engager dans une forme de réglementation assez poussée. Ce n'est pas une sinécure. Avec mes collègues, nous avons eu tendance à nous en écarter, non pas pour des raisons idéologiques, mais en fait parce que nous étions loin d'être sûrs que l'on pouvait faire confiance à un énorme appareil de réglementation pour répondre à long terme aux besoins de notre pays et des usagers.

**Le sénateur Forrestall:** Je vous comprends.

J'espère que je ne me suis pas écarté du sujet. Je sais que ce sont les autocars qui intéressent les gens ici, mais j'ai l'impression que mes préoccupations font partie de notre sujet.

**Le sénateur Jaffer:** Étant donné que vous avez participé à cette étude et que vous connaissez si bien les enjeux, je me demande si, à votre avis, les mentalités ont changé depuis le 11 septembre au sujet du transport en autocar et, dans l'affirmative, si cette attitude va durer?

**M. Waters:** C'est une bonne question. Je suis sûr que les mentalités ont changé, mais je crois que ce sera à court terme. Le plus important, peut-on penser, ce seront les conséquences des retards intervenant dans le transport aérien et de l'imposition de la nouvelle taxe de 12 \$ ou de 24 \$ au titre des services de sécurité sur les vols sur courte distance. Cela donnera probablement un petit coup de fouet à l'industrie. D'ailleurs, si les retards et les frais continuent à s'accumuler, ou pourrait voir réapparaître certains débouchés pour les déplacements interurbains sur courte distance,

the air system cannot persist. We have to find a faster way. This will not last because it is too costly, but if the situation remains like this, that is a stimulus.

It has been pointed out for years that there are some advantages. The bus stations are not at the airports and if you want to operate a good feeder system you have to run buses to the airport. If that market opportunity were to open up there might be more opportunities if you raise the price of short-haul travel, but I would also point out that it will increase car travel between cities even more than it will increase bus travel. The major impact of raising the price of short-haul air travel is we will have more cars, which, by the way, being less safe, would mean there will actually be a negative safety impact from all this.

**The Chairman:** May I interject my last question? You mentioned using cars. Can you tell us more about the highway agency you wrote about in your report on the Transportation Act? How would that work to increase the cost of those who drive cars?

**Mr. Waters:** There are two issues here. One is infrastructure. We argue that this road management fund concept would be a better way of organizing routes. It is really a parallel to the airport corporatization and the like. When you already have growth and lots of volume and traffic, in fact, the users are paying enough in fuel taxes and the like to pay for these routes.

What we thought would work better would be a system whereby the funds were dedicated and the people providing the road space would be responsible directly to the users to account for the use of the money. That works for the major centres, urban and major highways, but what about the low-density markets? We must have a highway network around the country that includes most small communities. They cannot pay their way. We are going to do it. We must find a mechanism. One way would be to have agencies, with budgets, that are responsible for these multiple systems.

Certain user charges would be collected through gas taxes or whatever, but in the rural areas you would have to have a supplementary budget and the manager of this fund would be responsible to show how to use that money. What occurred to us was that you could use that same agency to address what kind of subsidized rural passenger services would be needed. That could be a bottomless pit, so you would have to have some sort of criteria to be set out to specify communities of this size or this distance from other centres. We must find a way to have a formula, or a formulaic approach to being able to propose this.

les autocars redevenant compétitifs. Ce n'est pas le moyen optimal de rééquilibrer le marché. Les retards actuels dans le transport aérien ne peuvent pas durer. Nous devons trouver le moyen d'accélérer les choses. Ça ne durera pas parce que ça coûte trop cher mais, si la situation ne change pas, ce sera un stimulant.

Il y a des années que l'on fait valoir certains avantages. Les stations d'autocar ne se trouvent pas dans les aéroports et, lorsqu'on veut exploiter un bon réseau d'accès, il faut que les autocars passent par les aéroports. Si l'on ouvrait ce marché, il pourrait y avoir davantage de débouchés au cas où le prix des vols sur courte distance augmenterait, mais je vous signale aussi que la circulation des automobiles augmenterait encore plus que celle des autocars entre les villes. La principale conséquence d'une augmentation du prix du transport aérien sur courte distance serait de faire augmenter la circulation automobile qui, étant moins sécuritaire, entraînerait en fait des répercussions négatives sur l'ensemble du système.

**La présidente:** Puis-je intervenir ici en posant une dernière question? Vous avez parlé des automobiles. Pourriez-vous nous donner quelques précisions au sujet de l'office des autoroutes que vous avez mentionné dans votre rapport sur la Loi sur les transports? Jusqu'à quel point cela entraînerait-il des augmentations de coût pour usagers de l'automobile?

**M. Waters:** Il y a deux éléments à prendre en considération ici. Le premier est celui des infrastructures. Nous soutenons que la formule des fonds de gestion des routes permettrait de mieux organiser le réseau routier. Il y a en fait un parallèle à faire avec les sociétés aéroportuaires, par exemple. Lorsque la croissance est là et que le volume et le trafic sont élevés, les usagers paient-ils effectivement les routes qu'ils utilisent grâce aux taxes sur le carburant et autres mesure de ce type.

Nous avons pensé que le meilleur système serait d'instaurer des fonds spécialement affectés à ce genre d'infrastructure, les responsables de la construction des routes rendant directement des comptes aux usagers pour ce qui est de l'utilisation des fonds. C'est un système adapté aux grands centres, aux régions urbaines et aux principales autoroutes, mais que faire au sujet des marchés à faible densité? Nous devons disposer dans le pays d'un réseau routier desservant la plupart des petites localités. Elles ne peuvent pas payer leur part. Nous allons le faire pour elles. Pour cela, nous devons trouver un mécanisme. L'un des moyens consisterait à instituer des organismes dotés de budgets et chargés de mettre en oeuvre ces systèmes multiples.

Certains frais seraient recouverts auprès des usagers au moyen des taxes sur l'essence, par exemple, mais dans les régions rurales il faudrait pouvoir disposer d'un budget supplémentaire, le gérant du fonds devant rendre compte de l'utilisation de l'argent. Nous avons pensé que l'on pourrait faire appel à ce même organisme pour subventionner éventuellement les services de transport de passagers dans les régions rurales. On pourrait se retrouver devant le tonneau des Danaïdes et il faudrait donc se doter de certains critères s'appliquant à des collectivités d'une taille donnée et se trouvant à une certaine distance les unes des autres. Il nous faut trouver une formule ou une méthode quelconque pour que cette proposition voit le jour.



In urban areas it is easier because the technology exists to be able to track cars and charge them either for continuous use or, for being on the road at certain hours they must pay the peak load fees. Charging for roads is fairly easy on the major routes, but much more challenging on rural roads.

**Senator Gustafson:** In Canada, with the vast miles that we travel, transportation is one of the most important subjects we face and have faced. It seems to me that we deal with issues in isolation, as a country. The problem with which this committee is faced is we tend to branch off in other areas. It is very important to realize what is happening on the global scene.

I chair the Senate Agriculture Committee. We just returned from Brussels, Strasbourg and Northern Ireland, where, under Dr. Gracey's direction, environment, rural development, agriculture and forestry factors are being compiled. In fact, half of the farms there are already designed, with support from the European common countries and big dollars — half of the farms. Dr. Gracey is moving into the European countries, under the guidance of the European Parliament, to set up those kinds of projects there.

The same thing is happening in the United States. They are saying, "We want a portion of \$171 billion additional funds and ten years of subsidies to deal with rural development." In the United States there is a different problem. People are moving out of Atlantic City, buying 15 acres of farmland and putting a few horses on the land. They are just gobbling up the U.S.

In Canada we have one of the greatest opportunities in the world in the future, if we approach this properly, because we have land. Saskatchewan has 40 per cent of the arable land in Canada, and we are drowning.

You made the point that we must consider the larger scope of things, and, certainly, in transportation that is no different. At the expense of making a speech on this, we, in Canada, face a tremendous challenge of examining this whole thing in the global concept of what is happening — and it is happening very fast.

**Mr. Waters:** I have two comments: We all know the level of European subsidies in agriculture, which I presume is what is funding land developments. The frightening thing for Canada is that we do not have as much money to throw at it as Europe and the U.S. have. What is a frightening prospect for us is the massive amount of subsidy, but that is not the way we want the world to go.

**Senator Gustafson:** If I may interject, the lack of doing something about it will get us into a worse problem, to the point we will not have an industry. We say that farms will get bigger and bigger. I am well aware of big farms and I will tell you that they will be some of the first to go broke. We must consider

Dans les villes, c'est plus facile, parce que l'on dispose des moyens techniques permettant de repérer les véhicules et de leur appliquer un tarif uniforme ou encore des tarifs de pointe lorsqu'ils se trouvent sur la route à certaines heures de la journée. Il est assez facile de faire payer l'usage des routes sur les grandes voies, mais c'est bien plus difficile sur les routes rurales.

**Le sénateur Gustafson:** Étant donné le nombre de kilomètres que nous faisons au Canada, le transport a toujours été l'un de nos grands sujets de préoccupation. Il me semble que notre pays aborde chaque problème indépendamment des autres. Notre comité doit bien voir que le sujet qui l'occupe a des répercussions dans d'autres domaines. Il est très important de comprendre ce qui se passe à l'échelle globale.

Je préside le Comité sénatorial de l'agriculture. Nous revenons de Bruxelles, de Strasbourg et de l'Irlande du Nord où, sous la direction du Dr Gracey, des données sont rassemblées sur les questions de l'environnement, du développement rural, de l'agriculture et de l'exploitation forestière. Là-bas, la moitié des exploitations agricoles sont d'ores et déjà classées et bénéficient d'un gros soutien financier de la communauté européenne — la moitié des fermes. Le Dr Gracey se déplace dans les pays européens pour mettre en place ce genre de projets sous la direction du Parlement européen.

On voit se produire la même chose aux États-Unis. On entend dire: «Nous voulons obtenir une partie de ces 171 milliards de dollars de crédits supplémentaires et dix ans de subventions pour nous occuper de l'aménagement rural.» Aux États-Unis, le problème est différent. Les habitants d'Atlantic City vont acheter 15 acres de terres agricoles pour y élever quelques chevaux. Ils s'approprient tout simplement toutes les terres agricoles aux États-Unis.

Les perspectives d'avenir du Canada sont les meilleures au monde si nous savons y faire, parce que nous avons beaucoup de terres. La Saskatchewan a 40 p. 100 des terres arables au Canada et nous nous laissons dépasser.

Vous avez insisté sur le fait qu'il nous fallait avoir une vue globale des choses, et c'est certainement le cas dans le secteur de transports. Sans vouloir faire de grands discours, je veux rappeler que le Canada a un énorme défi à relever en examinant l'ensemble de la situation, qui est globale et qui évolue très rapidement.

**M. Waters:** J'ai deux observations à faire: nous savons tous à quel point le niveau des subventions agricoles est élevé en Europe, et j'imagine que c'est ce qui finance l'aménagement des terres. L'inquiétant, c'est que nous n'avons pas au Canada autant d'argent à jeter que l'Europe et les États-Unis dans ce genre de situation. L'inquiétant, c'est la perspective de devoir verser des montants énormes de subventions, mais nous ne voulons pas que le monde s'engage dans cette voie.

**Le sénateur Gustafson:** Excusez-moi d'intervenir, mais si nous ne faisons rien en la matière, le problème va empirer au point de faire disparaître le secteur agricole. Nous disons que les exploitations agricoles vont devenir de plus en plus grandes. Je sais bien qu'il y a de grosses exploitations et je peux vous dire

this in a global sense, and that is a big challenge, but transportation is certainly a challenge in every direction.

**Mr. Waters:** You are right. It is, and it is truly a dilemma. As I said, we cannot wait for market enlightenment to come to Europe. We have been waiting a long time and it has not. How do we respond? Do we counter-subsidize? What do we do? You are right that many communities have formed, or have tried to form, more integrated kinds of development agencies, as indeed urban areas and provinces have. That is the way the world has gone.

To try to be more organized, my colleagues at UBC have been working on the gateway concept. One of my colleagues has been studying what is going on in Rotterdam and Singapore to determine the extent to which they seek sort of "one-stop shopping," to at least integrate these various silos so somebody can deal with prospective corporations or countries that want to trade and develop.

I would caution that while, certainly, transportation is a part of this, building roads is not enough. Building roads will not bring development by itself. You can build roads to nowhere. We have a lot of experience in Canada of pouring money into transport in hope that development would follow. We all agree that what we need is a more enlightened kind of development plan to ensure what we spend money on really will work. It is paradoxical for a transport economist. I know how valuable transport can be, but I also know how you can blow money on building things when the complementary investment was not there. We certainly need a more comprehensive view when we set out to try and bring about these kinds of development projects. I hope we have the wisdom to do this.

**Senator Lawson:** On your last page you say that if a subsidy was going to be incurred by a transit agency, it might be able to offer this, or a smaller subsidy, to service provided by commercial carriers. Specifically, would you consider that to apply to a company like Gray Line?

**Mr. Waters:** It could, sure. One thing that has happened with urban transit agencies over the years, as it has here in B.C., is while carriers start off as core firms in cities they have been expanding to the suburbs, rural service and long distance commuters. These are buses that do not make very many trips. Maybe they have an advantage of being able to get extra utilization. In many of the services, it is not clear why it has to be the local transit monopolist. Why could that have not been a competitive bid? Indeed, there are some places that do this now in the world. I lived for four years in Australia, which has moved much more to the model of bus services being competitive tender. The paint colour is the same, but somebody else owns that bus

qu'elles seront les premières à faire faillite. Nous devons replacer la question dans un contexte global, et il y a là un gros défi, mais la question des transports est bien délicate sur tous les plans.

**M. Waters:** Vous avez raison. Il y a là un véritable dilemme. Comme je vous l'ai dit, nous ne devons pas attendre de l'Europe de bonnes résolutions pour ce qui est du marché. Voilà longtemps que nous attendons et elle n'a rien fait. Comment réagir? Accorder à notre tour des subventions? Que faire? Vous avez raison de dire que dans de nombreuses localités on a constitué, ou essayé de constituer, des organismes d'aménagement davantage intégrés, comme c'est le cas en fait dans les villes et au niveau des provinces. C'est dans ce sens que le monde a évolué.

Pour essayer de mieux s'organiser, mes collègues de l'UBC se sont penchés sur le problème des interfaces. Un de mes collègues a étudié ce qui se passait à Rotterdam et à Singapour afin de déterminer dans quelle mesure on pourrait recourir à une forme de «guichet unique» pour intégrer au moins les différents silos de manière à ce que l'on puisse traiter avec les sociétés ou les pays susceptibles de faire avec nous des opérations d'échange et de développement.

Je vous mets en garde, toutefois, car même si les transports jouent un rôle, il ne suffit pas de construire des routes. La construction de routes n'amène pas en soi le développement. On peut construire des routes qui ne mènent nulle part. Nous avons l'habitude au Canada de gaspiller de l'argent dans les transports en espérant que le développement va suivre. Nous sommes tous d'accord pour dire que nous avons besoin d'un programme de développement plus judicieux permettant de rentabiliser vraiment nos crédits. C'est un paradoxe pour un économiste spécialisé dans les transports. Je connais toute la valeur des transports, mais je sais aussi que l'on peut gaspiller de l'argent en construisant des équipements alors que les investissements complémentaires font défaut. Il nous faut de toute évidence adopter une démarche plus globale lorsque nous mettons en oeuvre tous ces projets de développement. J'espère que nous aurons la sagesse de le faire.

**Le sénateur Lawson:** À la dernière page de votre mémoire, vous nous dites que si l'on versait une subvention à un office des transports, ce dernier pourrait la répercuter, en tout ou en partie, sur les services dispensés par les transporteurs commerciaux. Estimez-vous, plus précisément, que cela pourrait s'appliquer à une entreprise comme Gray Line?

**M. Waters:** Oui, ce serait possible. Ce que l'on a vu se produire au fil des années en matière de transport urbain, et c'est le cas ici en Colombie-Britannique, c'est que les sociétés de transport urbain commencent par avoir leur marché principal dans les villes, puis s'étendent aux faubourgs proches, aux lignes rurales et à la grande banlieue. Il y a là des autobus qui ne font pas beaucoup de trajets. Ils ont peut-être l'avantage de pouvoir être utilisés à titre supplémentaire. Pour bien des services, on ne voit pas clairement pourquoi il faut que ce soit la société locale jouissant d'un monopole qui s'en charge. Pourquoi n'y a-t-il pas de projet concurrent? Il y a en fait des endroits dans le monde où ça se fait. J'ai habité quatre ans en Australie, qui s'est orientée



and must bid for the rights for these routes. My panel members agree that there is a lot more that we can do in urban areas to try to get market and commercial forces at work.

Here is one that comes to mind concerning intercity bus industries. There may be opportunities if urban transport, in broad terms, were reorganized with a slightly different mindset.

**Senator Lawson:** You recall that when we had that bus strike an entrepreneur in White Rock decided he would provide a high quality van service to bring people to town. He made three trips with two passengers each time. The fare was high priced. It simply did not work.

**Mr. Waters:** There have been a lot of experiments with high-priced, high-cost bus service. My impression is, by and large, that does not work. We also know that there are services, which get publicity once in a while, that are not being allowed to be introduced because they contravene the rights of the incumbent carrier.

**Senator Lawson:** Madam Chair, when you talked about Nova Scotia's door-to-door service — which sounded excellent — did anybody ever tell you what cost was involved, what fee passengers had to pay? What was the cost for that door-to-door service?

**The Chairman:** You have to pay a fee. It is a bit cheaper than taking the bus.

**Senator Lawson:** Is it cheaper than taking the bus?

**The Chairman:** That is what I remember.

**Senator Lawson:** That sounds like a specialized taxi business. I would think the cost would be higher.

**The Chairman:** Thank you, Professor Waters, for your presentation. Your presence here today was very much appreciated.

Senators, our next witnesses are representatives of Motor Coach Canada.

**Mr. Brian Crow, President, Motor Coach Canada:** Honourable senators, Motor Coach Canada was created in 1997 to equally represent bus companies — the scheduled, charter, contract and tour operators across Canada. In our short history, we now have 95 bus companies and 110 tour operator members. Our mandate includes promoting the industry and coach travel and tours, enhancing the industry image and resolving issues affecting our industry. We do this with publications such as this, which we distribute around the world to promote tourists coming to Canada and using our services. We do this with two brochures, like those in your kit. We distribute them to government decision makers, to communities and to other stakeholders to inform about our industry.

d'avantage en faveur de l'adjudication des services d'autobus et d'autocar par appel d'offres. La couleur de la carrosserie est la même, mais l'autobus a un autre propriétaire qui doit faire une offre pour obtenir le droit d'exploiter ces lignes. Les membres de mon groupe d'étude s'accordent à dire qu'il y a bien d'autres choses que nous pouvons faire dans les secteurs urbains pour faire jouer les forces du marché.

C'est un des moyens qui nous vient à l'esprit pour ce qui est du transport interurbain. Des possibilités pourraient se présenter si le transport urbain, pris globalement, était réorganisé dans un état d'esprit différent.

**Le sénateur Lawson:** Rappelez-vous que lorsque nous avons eu la grève des autobus, un entrepreneur de White Rock a pensé pouvoir offrir un service de transport de qualité à l'aide de fourgonnettes pour acheminer les gens vers la ville. Il a fait trois voyages en transportant chaque fois deux passagers. Les tarifs étaient élevés. Ça n'a tout simplement pas fonctionné.

**M. Waters:** On a expérimenté de nombreux services d'autocar très coûteux en faisant payer les billets très cher. J'ai l'impression que, de manière générale, ça ne marche pas. Nous savons aussi qu'il y a des services, dont on fait la publicité de temps en temps, dont on n'autorise pas la mise en place parce qu'ils empiètent sur les droits du transporteur en place.

**Le sénateur Lawson:** Madame la présidente, vous nous avez parlé du service porte à porte en Nouvelle-Écosse — qui semblait excellent — mais vous a-t-on précisé quels étaient les coûts impliqués, quel tarif devaient payer les passagers? Quel est le coût de ce service porte à porte?

**La présidente:** Il faut payer un certain montant. C'est un peu moins cher que le prix du billet de l'autocar.

**Le sénateur Lawson:** Moins cher que l'autocar?

**La présidente:** C'est ce dont je me souviens.

**Le sénateur Lawson:** Cette formule s'apparente à celle des taxis collectifs. Il me semble que les coûts devraient être plus élevés.

**La présidente:** Je vous remercie, professeur Waters, de votre exposé. Nous avons particulièrement apprécié votre présence en ces lieux aujourd'hui.

Sénateurs, les témoins suivants représentent Motor Coach Canada.

**M. Brian Crow, président, Motor Coach Canada:** Honorables sénateurs, Motor Coach Canada a été constituée en 1997 pour représenter de manière paritaire les différentes sociétés de transport d'autocar — lignes régulières, transport nolisé, transport sous contrat et voyages organisés au Canada. Alors que nous n'avons que quelques années d'existence, nous représentons désormais 95 sociétés de transport par autocar et 110 organisateurs de voyages. Notre mandat nous amène à faire la promotion des voyages organisés et du transport par autocar, d'améliorer l'image de notre secteur et de résoudre les problèmes qui s'y posent. Nous le faisons à l'aide de publications comme celle-ci, que nous distribuons dans le monde entier pour encourager les touristes à venir au Canada et à utiliser nos services. Nous le faisons aussi à l'aide de deux brochures comme

You have our full written submission. In these few minutes I will highlight points so that we can have more time to for questions and discussion.

The slide that you now see is of a marble circular staircase. What has that to do with the bus industry? In fact, it is a bus that is on the road today. We do not want to suggest that this is a typical bus. Far from that, it is meant to show you that our industry is not just what people perceive it to be, nor must it be what people perceive it to be.

Canada is a large and diverse country, having world-class cities, farms that feed the world and communities that are the envy of the world. Canada is also facing transportation, tourism and travel challenges which require solutions that are world-class and that are different from the past. The status quo is not an option.

We start our submission with a brief introduction. In section 2 we provide definitions of words that sometimes mean different things to different people. We want readers to understand what we refer to.

You have been well briefed already on the intercity industry by Transport Canada. We do not repeat that information in our submission, but we add to it.

Section 3 of our submission provides an overview of the bus industry and its three segments: School, transit and intercity. Many companies, many of our members, provide all three. We further discuss the intercity segment in detail. We expand on Transport Canada's overview of the motor coach industry. Our scheduled services, our charter service to and from any community, our contract services, our size, our structure, our impact on tourism and economic development, our impact on rural Canada and Canadians. Section 3 also highlights the users of our service: Students, seniors, business people, tourists, commuters, professional athletes, sports fans, theatre-goers, any affinity group as well as politicians, especially during election campaigns when leaders charter coaches. They recognize that there is a place for air travel, but when it comes to being connected to all communities and getting to these cities and communities comfortably, safely and on time, they charter a motor coach.

Section 3 deals with our past and our present. Do we have a future? Section 4 examines our strengths. We are the most cost efficient service. We are the most effective service. We are the least subsidized service. We are the most affordable service. We are the most environmentally friendly service. We are the most reliable service. When ice storms shut down Eastern Canada they shut down rail and air, but coaches never missed a schedule between

celles qui se trouvent dans votre trousse d'information. Nous les distribuons aux décideurs du gouvernement, aux municipalités et aux diverses parties prenantes pour qu'ils se familiarisent avec un autre secteur.

Vous avez devant vous notre mémoire. En quelques minutes, je vais vous en retracer les grandes lignes de façon à garder du temps ensuite pour les questions et la discussion.

Vous voyez sur cette diapositive un escalier circulaire en marbre. Quel est le rapport avec le transport par autocar? Il s'agit en fait d'un autocar qui circule aujourd'hui sur nos routes. Nous n'irons pas jusqu'à dire qu'ils sont tous comme ça. Loin de là, mais ce faisant nous voulons vous faire comprendre que notre secteur n'est pas comme les gens le pensent et qu'il n'est pas nécessaire qu'il en soit ainsi.

Le Canada est un grand pays diversifié, qui possède des villes de classe internationale, des exploitations agricoles qui nourrissent le monde entier et des localités que tout le monde nous envie. Le Canada doit aussi relever des défis en matière de transport, de tourisme et de voyages en apportant des solutions de classe mondiale qui soient différentes de celles du passé. On ne peut pas conserver le statu quo.

Notre mémoire débute par une rapide introduction. À l'article 2, nous définissons des termes qui ont parfois des sens différents selon les personnes. Nous voulons que le lecteur comprenne à quoi nous faisons référence.

Vous avez déjà été bien informés par Transports Canada au sujet du transport interurbain. Nous ne reprenons pas cette information dans notre mémoire, mais nous la complétons.

Vous trouverez à la section 3 de notre mémoire un aperçu du secteur du transport par autobus et par autocar dans ses trois dimensions: transport scolaire, transport urbain et transport interurbain. Nombre d'entreprise, nombre de nos membres, opèrent dans les trois domaines. Nous discutons ensuite plus en détail du transport interurbain. Nous complétons l'analyse effectuée par Transports Canada du secteur du transport par autocar. Nous évoquons nos services réguliers, nos transports nolisés effectuant des navettes au service des localités, nos services sous contrat, notre taille, nos structures, nos répercussions sur le tourisme et sur le développement économique et notre importance pour les campagnes et pour la population canadienne. La section 3 répertorie par ailleurs les usagers de nos services: étudiants, personnes âgées, gens d'affaires, touristes, banlieusards, athlètes professionnels, amateurs de sport et de théâtre et groupes affiliés, ou encore politiciens, surtout lors des campagnes électorales lorsque les candidats affrètent des autocars. Ils reconnaissent l'intérêt du transport aérien mais, lorsqu'il faut se raccorder aux différentes localités et se rendre sur place avec tout le confort, en toute sécurité et à l'heure, ils affrètent un autocar.

La section 3 se penche sur notre passé et sur notre présent. Avons-nous un avenir? La section 4 fait état de nos points forts. Nous sommes le service le plus rentable; le plus efficace; le moins subventionné; le plus abordable; le plus respectueux de l'environnement; le plus fiable. Lorsque des tempêtes de neige ont désolé l'Est du Canada, les transports aériens et par chemin de fer se sont arrêtés, mais les autocars n'ont jamais dérogé à leur



the major centres. We are the safest mode. We offer the most frequent service. We have an ability to add new service on short notice, in hours or days, compared to months and years for rail and air. We are the most flexible service. Why then are we not more successful?

Section 5 explains some constraints and barriers. There is unfair competition. We refer you to the CTA Review Panel for its recommendations on this issue. We are faced with subsidies to our competitors, and, again, we refer you to the CTA Review Panel. We have interference from government, especially at the municipal level. We have policy voids. There is uncertainty. There is a lack of enforcement, to name some difficulties. We believe we will get over the barriers, that we can capitalize on our strengths and that we have a bright future.

Section 6 provides our vision and our opportunities, which include growth in commuters, the short-haul industry, tours, charters and contract services, whether that be airport shuttle services, convention services or transit contracting. Especially in business, corporate and executive travel we foresee growth.

While we need action from our government, which we include in our recommendations, much of our future success is dependent on our industry changing perceptions and marketing new services to new customers.

Senators, I would like to introduce Sheldon Eggen, who is on our board of directors. He owns and operates the VTT Group and operates the coach companies that I highlighted to you.

**The Chairman:** Welcome, Mr. Eggen.

**Mr. Crow:** It is not just our industry that will benefit from more motor coach travel. Section 7 deals with the benefits to government and the public of more motor coach travel.

With respect to service, passengers benefit from reliable, responsive, flexible, any street, any time, anywhere service.

Concerning safety, all road users, passengers and our employees benefit from safe travel.

On subsidy reduction, taxpayers benefit from no direct subsidy, either capital or operating. We use the existing infrastructure.

horaire entre les grands centres. Nous sommes le mode de transport le plus sûr. Nous assurons les liaisons les plus fréquentes. Nous sommes en mesure d'ajouter un nouveau service pratiquement sans préavis, en quelques heures ou quelques jours, alors qu'il faut des mois ou des années pour y parvenir avec le transport aérien ou le chemin de fer. C'est notre service qui est le plus souple. Pourquoi donc n'avons-nous pas davantage de succès?

Certaines contraintes et certains obstacles sont expliqués à la section 5. Il y a une concurrence déloyale. Je vous renvoie aux recommandations faites sur la question par le groupe d'examen de la LTC. Nous devons lutter contre des concurrents subventionnés et je vous renvoie là encore au groupe d'examen de la LTC. Il y a les interventions des gouvernements, notamment au niveau municipal. Les politiques sont lacunaires. Il y a des incertitudes. L'application des lois et des règlements est défectueuse, entre autres difficultés. Nous pensons pouvoir surmonter les obstacles, tirer parti de nos points forts et avoir un bel avenir devant nous.

La section 6 présente notre vision et les chances qui s'offrent à nous pour l'avenir, notamment en ce qui a trait au transport de banlieue et sur courte distance ainsi qu'aux services de voyages touristiques, de transport nolisé et de transport sous contrat, qu'il s'agisse des services de navette dans les aéroports, des services dispensés aux congrès, ou des contrats de transport urbain. Nous prévoyons tout particulièrement une croissance des services s'adressant aux entreprises et aux hommes d'affaires.

Nous avons besoin que notre gouvernement prenne des mesures, ce que nous avons indiqué dans nos recommandations, mais nos perspectives d'avenir dépendent en grande partie de l'évolution des mentalités au sein de notre secteur et de la commercialisation de nouveaux services s'adressant à de nouveaux clients.

Sénateurs, je vais maintenant vous présenter Sheldon Eggen, qui siège au sein de notre conseil d'administration. Il est propriétaire et exploitant du VTT Group et gère les sociétés de transport par autocar dont je vous ai parlé.

**La présidente:** Soyez le bienvenu, monsieur Eggen.

**M. Crow:** Ce n'est pas uniquement notre secteur qui va bénéficier du développement du transport par autocar. La section 7 expose les avantages de ce mode de transport pour le gouvernement et pour la population.

Au niveau du service, les passagers bénéficient d'un moyen de transport fiable, dynamique, souple, qui s'arrête à votre porte, à toute heure.

Au niveau de la sécurité, tous les usagers de la route, les passagers ainsi que nos employés bénéficient de la sécurité des déplacements.

Au niveau de la réduction des subventions, le contribuable n'a à verser aucune subvention directe, que ce soit en matière d'investissement ou de frais d'exploitation. Nous utilisons les infrastructures existantes.

Concerning sustainable environment, the environment and future generations will benefit from more motor coach travel. When questioned by the Senate committee in Ottawa, the minister agreed and confirmed that motor coach is better than rail.

With apologies to Shakespeare: To regulate or not to regulate, that is the question. You have already heard many opinions on the issue of economic regulation, and you will hear many more. You have heard of fragmentation. You have heard about government indecision and mixed messages. Carriers are divided on the issue. We have urged our members to provide their submissions and recommendations to you, as other parties will over the course of the hearings. We fear that you will not hear from the general user or potential user of any new service. You will not hear from the taxpayer. It is government's role to decide what is in the best interest of the public.

Our industry will adapt and survive but, like any other changing marketplace, there will be winners and there will be losers.

In section 8 we discuss how the four industry associations developed a common industry position. As industry representatives, we have deliberately chosen not to recommend regulation or deregulation with respect to economic regulation, but we urge you to decide what is in the best interest of the public and let our industry get on with serving the country, expanding services and growing our business to the benefit of Canadians.

We do recommend how to implement what choice you make. Let me be clear. We recommend that there be a requirement to get a licence to operate, especially for safety reasons, regardless of your decision on economic regulation. We also recommend that you define a bus.

If government decides to keep economic regulation, then we include a recommendation that it must be simplified, streamlined and be made current to the year 2002. It should be based on public necessity and convenience, and the onus of proof should be reversed. It should be based on the national transportation policy and it must be understandable, enforceable, enforced and effective.

If governments decide to deregulate economic regulation, then government and industry must immediately develop enhanced safety upgrades. This could take up to 36 months, with deregulation taking place in that defined time frame. It must apply to all segments of the industry, not just one component.

The full details of these recommendations are in our brief. Section 9 spells out those recommendations, again developed by the four industry associations. These two slides reference them,

Pour ce qui est de l'environnement durable, l'environnement et les générations futures bénéficieront d'une augmentation des déplacements par autocar. Alors qu'il était interrogé par le comité sénatorial à Ottawa, le ministre a convenu et a confirmé que le transport par autocar était préférable au chemin de fer.

En faisant mes excuses à Shakespeare, je dirai que réglementer ou ne pas réglementer, telle est la question. Vous avez déjà entendu bien des avis au sujet de la réglementation économique, et vous en entendrez encore bien davantage. Vous avez entendu parler du cloisonnement des marchés. On a évoqué devant vous l'indécision des gouvernements et les messages contradictoires. Les transporteurs ne s'entendent pas sur la question. Nous avons incité nos membres à vous faire part de leurs réflexions et de leurs recommandations, comme le feront d'autres parties prenantes tout au long de ces audiences. Nous craignons que vous n'ayez pas l'occasion d'entendre l'ensemble des usagers ou les usagers potentiels d'éventuels nouveaux services. Vous n'entendrez pas l'avis du contribuable. Il appartient au gouvernement de décider ce qui est dans le meilleur intérêt de la population.

Notre secteur va s'adapter et survivre mais, comme dans tout marché qui évolue, il y aura des gagnants et des perdants.

À la section 8, nous évoquons la procédure suivie par les quatre associations de notre secteur pour se doter d'une position commune. En tant que représentants de notre secteur, nous avons délibérément décidé de ne pas choisir entre la réglementation ou la déréglementation économique, mais nous vous invitons à vous prononcer dans le meilleur intérêt de la population en donnant les moyens à notre secteur de servir notre pays, d'étendre ses services et de se développer pour le plus grand profit des Canadiens.

Nous présentons effectivement des recommandations selon le choix que vous aller faire. Je m'explique. Nous vous recommandons d'exiger un permis d'exploitation, tout particulièrement pour des raisons de sécurité, quelle que soit la décision que vous allez prendre en matière de réglementation financière. Nous vous recommandons aussi de définir le terme d'autocar.

Si le gouvernement décide de maintenir la réglementation financière, nous recommandons alors qu'elle soit simplifiée, rationalisée et adaptée aux réalités de 2002. Il faut qu'elle tienne compte des nécessités pratiques et des besoins du public, et la charge de la preuve doit être inversée. Il faut qu'elle s'inscrive dans le cadre de la politique des transports du Canada et qu'elle soit compréhensible, applicable, efficace et effectivement appliquée.

Si les gouvernements décident de déréglementer, il leur faudra immédiatement collaborer avec les entreprises du secteur pour améliorer les conditions de sécurité. Il faudra peut-être y consacrer 36 mois, le temps que la déréglementation soit mise en place. Il faudra que ça s'applique à toutes les composantes du secteur et non pas à une seule.

Ces recommandations figurent en détail dans notre mémoire. L'article 9 fait état de ces recommandations, qui ont été élaborées, je le répète, par les quatre associations de notre secteur. Vous les



from defining a bus to defining our role in the overall transportation system. Time does not allow us to read them, let alone go into detail as our submission does.

We are pleased that the Senate has taken the opportunity to hear from our industry first-hand what we can do, not just what we did in the past. While statistics from the past are important, we focus our efforts and attention on the future. The statistic we want to realize is in dramatic and steady growth in the years ahead.

In conclusion, we are optimistically poised for an exciting future. Our contribution to the welfare of Canada is substantial. We can contribute much more. We are ready, willing and able to be part of the solution.

**The Chairman:** I will refer you to the presentation we had in Montreal. I must say that it seemed to us that it was very positive. People seemed to be very happy about the situation.

You indicate in at least three places in the presentation that, if government were to opt for economic deregulation, there is a need to move slowly and to wait at least two years. Does that not seem long to you, considering that it has already been 10 years since the royal commission recommended economic regulation?

**Mr. Crow:** What we are asking for is time to meet with the government and to work with the government to enhance safety. We believe that will take 36 months. There are a number of issues. New applicants to the industry right now may not be subject to the same safety requirements. You must have a safety record before penalties come into place and so forth. There are a number of things we want to clear up before you deregulate.

We want to be separated from the trucking industry in some regards. There are inspections and safety requirements that are made for the trucking industry. They are not made for our industry and, in fact, they contradict some of the stuff we do. We need that time frame, Madam Chair, before you deregulate.

**The Chairman:** You speak of the need for a national passenger strategy in section 5. The policy statement of the Canada Transportation Act calls for market forces. If market forces will match supply to demand, why is there a need for the government to devise a strategy, in effect, to direct the market?

**Mr. Crow:** We would like a national policy strategy for a number of reasons. One reason is to help us understand what our role is. The Minister of Transport, for example, has made it known he wants a high-speed rail service between downtown areas and airports. We are not convinced that is the way to go, obviously. We want to know, if we had a national passenger strategy that laid out what rail is good at, what air is good at and

trouverez ici dans cette diapositive et cela va de la définition de l'autocar à celle du rôle que nous devons jouer dans l'ensemble des transports. Nous n'avons pas le temps de vous le lire et encore moins d'entrer dans les détails comme nous l'avons fait dans notre mémoire.

Nous sommes heureux que le Sénat ait saisi cette occasion d'entendre directement ce que notre secteur peut faire et non pas simplement ce que nous avons fait par le passé. Les statistiques passées ont leur importance, mais nous faisons porter nos efforts et toute notre attention sur l'avenir. La statistique qui nous intéresse, c'est celle d'une progression régulière et de grande ampleur dans les années à venir.

Pour conclure, je dirai que nous sommes très optimistes pour l'avenir. Notre contribution à la santé économique du Canada est significative. Nous pouvons contribuer encore bien davantage. Nous sommes prêts et disposés à agir pour le plus grand bien de tous.

**La présidente:** Je vous renvoie à l'exposé qui nous a été présenté à Montréal. Je vous avoue que cela nous a paru à tous très positif. Les gens semblaient très heureux de la situation.

Vous nous avez dit au moins à trois reprises dans votre exposé que si le gouvernement décidait de déréglementer, il fallait aller lentement et attendre au moins deux ans. Est-ce que cela ne vous paraît pas très long, lorsqu'on sait que voilà déjà dix ans que la commission d'enquête royale a recommandé la déréglementation?

**M. Crow:** Nous demandons qu'on nous donne le temps de rencontrer le gouvernement et de collaborer avec lui afin d'améliorer les conditions de sécurité. Nous estimons qu'un délai de 36 mois sera nécessaire. Un certain nombre de problèmes se posent. Les nouveaux arrivants dans le secteur ne seront peut-être pas soumis aux mêmes exigences de sécurité. Il faut qu'il y ait des antécédents sur le plan de la sécurité avant que l'on puisse imposer des amendes, par exemple. Il y a un certain nombre de choses que nous tenons à régler avant que l'on déréglemente.

Nous ne voulons pas être assimilés au camionnage à certains égards. Il y a des exigences d'inspection et de sécurité qui s'appliquent aux camions faisant le transport routier. Elles ne s'appliquent pas à notre secteur et en fait sont incompatibles avec certaines de nos activités. Nous avons besoin de ce délai, madame la présidente, avant que l'on procède à une déréglementation.

**La présidente:** Vous parlez à la section 5 de la nécessité de mettre en oeuvre une stratégie nationale s'appliquant au transport de passagers. L'énoncé des politiques de la Loi sur les transports au Canada fait appel aux forces du marché. Si le jeu des forces du marché entraîne l'adéquation de l'offre à la demande, pourquoi faudrait-il que le gouvernement concocte une stratégie visant en fait à orienter le marché?

**M. Crow:** Nous aimerions que l'on élabore une politique nationale pour un certain nombre de raisons. La première, c'est que cela nous aiderait à comprendre notre rôle. Le ministre des Transports, par exemple, a fait savoir qu'il voulait pouvoir disposer de liaisons par train à haute vitesse entre les aéroports et les centres-villes. Nous ne sommes pas convaincus que ce soit la bonne solution, évidemment. Si nous pouvions nous référer à une

what coach is good at, we would know what our role is. We can then invest in that role. Right now we cannot even invest in terminals because we do not know whether in some areas of the country we will have business.

**The Chairman:** You say also that it is for government to decide on economic regulation and yet, among the principals you propose for a regulatory regime is: To serve public need and necessity. This is, of course, the public interest test for entering an economically regulated regime. This seems to indicate that one of your principles for a healthy bus transportation system is economic regulation. Is that the case?

**Mr. Crow:** We are suggesting, if the government decides it is in the public interest to keep regulation, then the test we want for that is the public need and convenience test. We want it on a reverse onus basis. We want it enforced. We want it enforceable and we want it very clear. Maybe I missed your question, Madam Chair, but we consider that it is up to the government to decide. If you decide to keep regulation, then those are our recommendations.

**Senator Forrestall:** You mentioned in part of your presentation the issue of federal fuel excise tax rebate. As much for the sake of the record as for our own understanding, could you tell us what kind or the extent of the impact that might have on your industry were it to be —

**Mr. Crow:** The federal excise tax is slightly over four cents per litre on diesel fuel. Fuel is probably about our third highest operating expense. We have to compete. We are competing against other carriers for business. American carriers obtain the rebate from the federal government in the United States.

**Senator Forrestall:** Do you know the level of the tax in the United States?

**Mr. Crow:** Yes, I do. It is 24 cents. In U.S. dollars, per U.S. gallon, the government rebates 17.1 cents per gallon in the United States. Do you want me to convert that to litres?

**Senator Forrestall:** You are a handsome young man. You are doing well. Could you give me a layman's overview of that? How does it relate? Is it higher or lower?

**Mr. Crow:** What we are suggesting and asking for is that we would get a rebate based on the same level that the American carriers get from the U.S. federal government. The U.S. government decided on that rebate because of the fuel efficiency of motor coach travel and it was trying to encourage passengers

stratégie nationale du transport des passagers établissant la raison d'être du transport par chemin de fer, du transport aérien et du transport par autocar, nous saurions quel est notre rôle. Nous pourrions alors investir en fonction de ce rôle. À l'heure actuelle, nous ne pouvons même pas installer des terminus parce que nous ne savons même pas s'il y a un marché pour nous dans certaines régions du pays.

**La présidente:** Vous nous dites par ailleurs qu'il appartient au gouvernement de se prononcer en matière de réglementation économique et pourtant, parmi les principes que vous préconisez dans le cadre d'un régime de réglementation il y a celui de l'intérêt public et des besoins de la population. Il s'agit là, bien entendu, de la notion d'intérêt public qui sous-tend la mise en place d'un régime de réglementation économique. Vous semblez ainsi indiquer que vous partez entre autres du principe, pour que l'on ait un bon réseau de transports par autocar, qu'il faut recourir à la réglementation économique. Est-ce bien le cas?

**M. Crow:** Nous disons qu'au cas où le gouvernement estime qu'il est dans l'intérêt public de maintenir la réglementation, il convient alors de retenir le critère de l'intérêt public et des nécessités pratiques. Nous voulons que la charge de la preuve soit inversée. Nous voulons que le régime soit appliqué. Nous tenons à ce qu'il soit applicable et tout à fait transparent. J'ai peut-être mal compris votre question, madame la présidente, mais nous considérons qu'il appartient au gouvernement de décider. Si vous décidez de maintenir la réglementation, voilà alors quelles sont nos recommandations.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez évoqué en passant dans votre exposé l'éventualité d'une remise de la taxe fédérale d'accise sur les carburants. Pour que cela soit consigné dans notre procès-verbal et pour notre propre gouverne, pouvez-vous nous dire quelles pourraient être les répercussions de cette mesure sur votre secteur au cas où...

**M. Crow:** La taxe fédérale d'accise se monte à un peu plus de quatre sous sur chaque litre de carburant diesel. Le carburant est probablement notre troisième facteur de coût. Nous devons être concurrentiels. Nous sommes en concurrence avec les autres modes de transport. Les transporteurs américains obtiennent aux États-Unis une remise du gouvernement fédéral.

**Le sénateur Forrestall:** Connaissez-vous le montant de la taxe aux États-Unis?

**M. Crow:** Oui, effectivement. Il est de 24 sous. En dollars et en gallons américains, le gouvernement des États-Unis consent une remise de 17,1 sous le gallon. Est-ce que vous voulez que je vous fasse la conversion en litre?

**Le sénateur Forrestall:** Vous êtes trop aimable. Ça ira comme ça. Pouvez-vous expliquer la chose à un non-spécialiste? Quel est le rapport entre les deux? Est-ce plus ou moins élevé?

**M. Crow:** Nous proposons et nous demandons que l'on pratique la même remise que celle qu'accorde le gouvernement fédéral des États-Unis à ses sociétés de transport. Le gouvernement des États-Unis a décidé d'accorder cette remise en raison des économies de carburant qu'entraîne le transport par



to travel by coach as opposed to car. The government rebates approximately 75 per cent of the fuel tax only to motor coach companies. We are recommending the same thing in Canada.

**Senator Forrestall:** Does the U.S. government give back 75 per cent?

**Mr. Crow:** That is correct.

**Senator Forrestall:** Do you have a dollar volume figure?

**Mr. Crow:** Of what that would equate to, no, we do not. I could find that out for you. We have trouble getting statistics on our industry, as, I believe, your Senate committee has found out, and it is hard to find out how many gallons we actually use. Sheldon could probably answer better from an operator's point of view. Coaches are generally getting 7 or 8 miles per gallon on diesel fuel, or in that range. A coach can do anywhere between 60,000 and 150,000 kilometres a year. We would have to do some calculations for you, senator, to work out that exact number.

**Senator Forrestall:** I suppose you are as well speaking to the issue of collection of data, storage of data, analysis and distribution of the results of the analysis and better representation to government, which presumably does not have this information either.

**Mr. Crow:** We have made a submission to the Minister of Finance and the Minister of Transport and I am a little embarrassed not to have that with me. I believe those numbers were included in that, or some estimate of those numbers.

**Senator Forrestall:** Do we have them elsewhere?

**The Chairman:** No. Could you provide that?

**Mr. Crow:** Yes, we will.

**Senator Forrestall:** We would appreciate that very much.

On the issue of comfort lanes for buses, smart highways and indeed good highways, if the government were to consider a 75 per cent rebate on fuel tax would that, or have you any way of knowing whether that would impact on the amount of money available for highway maintenance and upgrading? We do know that a lousy highway is damned expensive, particularly for people in the west who do not use good Michelin tires from Nova Scotia, so it is doubly hard on you. Do you have any way of knowing?

**Mr. Crow:** The amount the federal government collects in diesel fuel tax is not put back into the road system. The federal government funds very little, as far as a national highway system is concerned. The highways are left up to the municipalities and the province for construction, expansion, maintenance and repair. The provinces vary. On top of the four cents per litre to the federal government, we are paying in the neighbourhood of

autocar et il s'efforce d'encourager les passagers à voyager en autocar et à ne plus prendre leur automobile. Le gouvernement consent uniquement aux sociétés de transport par autocar une remise équivalant à 75 p. 100 de la taxe sur les carburants. Nous recommandons que l'on en fasse autant au Canada.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que le gouvernement des États-Unis fait une remise de 75 p. 100?

**M. Crow:** C'est exact.

**Le sénateur Forrestall:** Savez-vous ce que cela représente au total, en dollars?

**M. Crow:** Non, nous ne connaissons pas le montant total. Je pourrais vous le trouver. Nous avons des difficultés à recueillir des statistiques dans notre secteur et c'est ce qu'a pu constater, je pense, votre comité sénatorial, et nous ne savons pas exactement combien de gallons nous consommons effectivement. Sheldon, qui est un exploitant, pourrait probablement vous donner une réponse plus précise. Les autocars parcourent généralement 7 ou 8 milles au gallon de carburant diesel. C'est l'ordre de grandeur. Un autocar va parcourir entre 60 000 et 150 000 kilomètres par an. Il nous faudrait faire quelques calculs, sénateur, pour vous donner le chiffre exact.

**Le sénateur Forrestall:** J'imagine que vous évoquez aussi la question du recueil et du répertoriage des données, de leur analyse et de la divulgation des résultats ainsi que d'une meilleure communication avec le gouvernement, dont on peut penser qu'il ne dispose pas non plus de cette information.

**M. Crow:** Nous avons présenté un dossier au ministre des Finances et à celui des Transports et je suis quelque peu gêné de ne pas l'avoir ici. Je pense que ces chiffres y figuraient, ou du moins certaines estimations.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que nous les avons ailleurs?

**La présidente:** Non. Pourriez-vous nous les fournir?

**M. Crow:** Oui, nous n'y manquerons pas.

**Le sénateur Forrestall:** Nous vous en serons très reconnaissants.

Alors que l'on parle de pistes réservées aux autocars et d'aménagement spécial des routes, au cas où le gouvernement envisagerait d'appliquer une remise de 75 p. 100 au titre de la taxe sur les carburants, est-ce que vous avez une idée de l'argent qui pourrait venir à manquer alors pour ce qui est de l'entretien et de la rénovation des routes? Nous savons pertinemment qu'une mauvaise route coûte extrêmement cher, notamment pour les habitants de l'ouest qui n'utilisent pas de bons pneus Michelin en provenance de la Nouvelle-Écosse, ce qui fait que c'est doublement difficile pour vous. Avez-vous un moyen de le savoir?

**M. Crow:** La taxe sur le carburant diesel perçue par le gouvernement fédéral n'est pas réinjectée dans le réseau routier. Le gouvernement fédéral finance très peu le réseau de nos routes nationales. Le soin de construire, d'aménager, d'entretenir et de réparer les routes est laissé au soin des municipalités et des provinces. L'attitude des provinces varie. En plus de verser quatre sous par litre en taxe sur les carburants au gouvernement fédéral,

somewhere between 12 and 16 cents per litre to the provinces in fuel tax. All the road users combined pay more in fuel taxes, permits and licensing fees than is spent on highways in Canada. We are paying more than our share, and the amount that we pay to the federal government is not put back into highways at all.

**Senator Forrestall:** Virtually nothing at all goes back in and yet were the government to do that in a dedicated way — and I mean put money back in a big way — the cost savings to trucks, buses, cars and the private driver, as near as information available can give us an indication, would be a very extensive saving. Just on tires alone, rough shoulders are awfully hard on tires. I am aware of that. What about the issue of rebate from the provinces?

**Mr. Crow:** One or two of the provincial motor coach associations have asked the provincial governments to do such a rebate. The Quebec government does have a fuel rebate system. I think you heard about it Montreal.

**Senator Forrestall:** Which government gives a rebate?

**Mr. Crow:** The Government of Quebec has a rebate system for motor coach companies in Quebec if they meet certain criteria. I think that was outlined to the Senate group in Montreal. I do not have the details on that, senator.

**Senator Forrestall:** The issue we overrode a little bit is very important. How old is your association now? Is it four or five years?

**Mr. Crow:** It is five years old.

**Senator Forrestall:** Do you have any means of collecting data other than statistical reports available to you from the provinces? Have you have no independent means?

**Mr. Crow:** We have no independent means. Some regional associations attempted to collect data in the past and it has not been successful. Part of that, if not a major part of that, to be quite blunt, is the industry's fault. We have many industry members that want to see the results of statistics but they do not want to provide the input to develop those statistics. We are encouraging companies to do so. We are working with Statistics Canada on new statistic gathering that it is doing, but we do not have any other independent source of statistics, unfortunately.

**Senator Forrestall:** Do you cooperate with the trucking industry with respect to the identification of information that perhaps is being collected or perhaps should be collected by various levels of government? Do you cooperate in identifying what information is useful to you?

**Mr. Crow:** We cooperate quite a bit with the Canadian Trucking Alliance and the regional associations, but not on statistics. It is not that we do not cooperate. We have not yet seen

nous payons entre 12 et 16 sous aux provinces. L'ensemble des usagers de la route paye davantage en taxes sur les carburants et en permis qu'on n'affecte pas d'argent aux routes au Canada. Nous payons plus que notre part et l'argent que nous versons au gouvernement fédéral n'est absolument pas réinjecté dans le réseau routier.

**Le sénateur Forrestall:** Pratiquement rien n'est restitué et pourtant, si le gouvernement décidait de réaffecter spécialement ces fonds — et j'entends par là réinjecter de grosses sommes d'argent — les économies réalisées par les camions, les autocars, les autobus et les voitures particulières, si l'on en croit l'information dont on dispose, seraient considérables. Ne serait-ce que sur les pneus, une chaussée en mauvais état use terriblement les pneus. J'en suis bien conscient. Et pour ce qui est des remises pouvant être consenties par les provinces?

**M. Crow:** Une ou deux associations provinciales de transport par autocar ont demandé à leur gouvernement provincial de consentir une telle remise. Le gouvernement du Québec pratique effectivement une remise sur les carburants. Je crois que vous en avez entendu parler à Montréal.

**Le sénateur Forrestall:** Quel gouvernement consent une remise?

**M. Crow:** Le gouvernement du Québec accorde une remise à certaines sociétés de transport par autocar au Québec si elles répondent à certains critères. Je crois que cela a été mentionné devant le groupe sénatorial ayant siégé à Montréal. Je ne peux pas vous donner davantage de précisions, sénateur.

**Le sénateur Forrestall:** Il y a une question sur laquelle nous sommes passés un peu rapidement et qui est très importante. Combien d'années à votre association? Quatre ou cinq ans?

**M. Crow:** Elle a cinq ans.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous les moyens de recueillir des données autres que celles qui figurent dans les rapports statistiques que vous fournissent les provinces? Disposez-vous de moyens indépendants?

**M. Crow:** Nous n'avons pas de moyens indépendants. Certaines associations régionales se sont efforcées de recueillir des données par le passé et elles n'y ont pas réussi. C'est en partie, sinon en totalité, disons-le franchement, la faute des entreprises de notre secteur. Nombre de nos membres veulent prendre connaissance des statistiques sans fournir les données permettant de les établir. Nous incitons les entreprises à le faire. Nous collaborons avec Statistique Canada au recueil de nouvelles statistiques, mais nous ne disposons malheureusement pas de sources statistiques indépendantes.

**Le sénateur Forrestall:** Collaborez-vous avec le secteur du transport routier pour définir les renseignements susceptibles d'être recueillis ou qui devraient l'être par les différents paliers du gouvernement? Contribuez-vous à répertorier les données qui vous sont utiles?

**M. Crow:** Nous avons une bonne collaboration avec l'Alliance canadienne du camionnage et ses associations régionales, mais pas en matière de statistiques. Ce n'est pas qu'il y a un manque de



an opportunity to work with them on those statistics. We are working directly with Statistics Canada to try to obtain statistics relative to our industry.

**Senator Forrestall:** How many people do you have on your staff?

**Mr. Crow:** Seven.

**Senator Forrestall:** Do you have an economist?

**Mr. Crow:** No, we do not.

**Senator Forrestall:** From a personal point of view, that is too bad. I recognize you are young. Perhaps that will come.

**Mr. Crow:** We would like to have an economist on staff. We would like to have marketing experts on staff to help market our industry. We need a lot of information on new technology, the GPS systems and so forth so. Senator, we are lacking staff in a number of areas — you are certainly right — including statistics gathering.

**Senator Forrestall:** Thank you for jumping into the fray this morning.

**Senator Lawson:** Thank you for your very excellent, positive presentation, with one exception that baffles me. You take no position on, either for or against, deregulation. Some of us feel very strongly that the government should not even consider deregulation without consulting the people who are out there making things happen to have the benefit of their knowledge and understanding of the industry. If the government calls you, you will say, "On the one hand, if you want to do this, on the other hand — but it is your call." That is not much help. I do not understand your position.

**Mr. Crow:** Our industry is very divided on that issue. Half of our industry wants to regulate, half wants to deregulate, and I suggest even 50 per cent within those two groups could go either way. What has happened over the past years has been very hard on our industry. We cannot come up with a consensus to support deregulation or to support regulation. It is very tough for our industry. Some companies will be hurt by regulation and there are some companies that will be hurt by deregulation. That varies between carriers and between regions.

**Mr. Eggen** runs a bus company. He will no doubt be pleased to tell you his position on it. We have encouraged our members to put forward their company's position to help you make that decision.

**Mr. Sheldon Eggen, Director, Motor Coach Canada:** The bus companies recognize that the current system is not working. It is hard for us to judge if regulation or lack of enforcement is the problem. The only thing that we can all agree on is for us to

collaboration. Nous n'avons pas encore trouvé la possibilité de faire un travail statistique avec cette organisation. Nous oeuvrons directement en collaboration avec Statistique Canada pour essayer d'obtenir des statistiques se rapportant à notre secteur.

**Le sénateur Forrestall:** Quelle est l'importance de vos effectifs?

**M. Crow:** Sept personnes.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que vous avez un économiste?

**M. Crow:** Non, nous n'en avons pas.

**Le sénateur Forrestall:** Je considère personnellement que c'est bien dommage. Je reconnais que votre association est jeune. Ça viendra peut-être plus tard.

**M. Crow:** Nous aimerions avoir un économiste au sein de notre personnel. Nous aimerions aussi avoir des spécialistes de la mise en marché pour aider à commercialiser nos services. Nous avons besoin d'un grand nombre d'informations sur les nouvelles techniques, le positionnement global au moyen du GPS, par exemple. Sénateur, vous avez tout à fait raison, nous manquons de personnel dans un certain nombre de domaines, y compris celui du recueil des statistiques.

**Le sénateur Forrestall:** Merci d'être venu vous joindre à nous ce matin.

**Le sénateur Lawson:** Merci de cet excellent exposé, très positif, à une exception près, qui me surprend beaucoup. Vous ne prenez pas position pour ou contre la déréglementation. Nous sommes un certain nombre à être convaincus que le gouvernement ne devrait même pas envisager une déréglementation sans avoir consulté les gens qui font le travail sur le terrain afin de tirer parti de leurs connaissances et de leur compréhension du secteur. Le gouvernement vous interroge et vous lui répondez: «D'une part, vous pouvez faire ceci, d'autre part vous pouvez faire cela — mais c'est à vous de choisir.» Cela ne nous aide pas beaucoup. Je ne comprends pas votre point de vue.

**M. Crow:** Les entreprises de notre secteur sont très divisées sur la question. La moitié d'entre elles veulent que l'on réglemente, l'autre moitié que l'on déréglemente, et je dirais même que 50 p. 100 d'entre elles, à l'intérieur de ces deux catégories, sont prêtes à aller dans un sens ou dans l'autre. Ce qui s'est passé ces dernières années a été très dur pour notre secteur. Nous ne pouvons pas parvenir à un consensus pour ou contre la réglementation. C'est très dur pour les entreprises de notre secteur. Certaines d'entre elles vont souffrir d'une réglementation alors que pour d'autres ce sera le contraire. Les situations varient selon les transporteurs et selon les régions.

**M. Eggen** gère une société d'autocars. Il se fera certainement un plaisir de vous donner son point de vue. Nous avons invité nos membres à vous faire connaître leur opinion sur la question afin de vous aider à prendre cette décision.

**M. Sheldon Eggen, directeur, Motor Coach Canada:** Les sociétés de transport par autocar se rendent compte que le système actuel ne donne pas de bons résultats. Nous avons du mal à savoir si le problème vient de la réglementation ou d'un manque

properly evaluate this is if we have to operate under a regulated environment, it must be enforced and then we can determine if it is working or not.

**Senator Lawson:** You have had success under a regulated environment. Is there no place you can turn, such as the U.S., to determine success or failure under a deregulated environment?

**Mr. Eggen:** In British Columbia I believe that we have de facto deregulation. I believe that we survive fairly well, but it is an uneven playing field at this time.

**Senator Lawson:** Will it be a more level playing field after deregulation?

**Mr. Eggen:** A deregulated environment would encourage creativity and expansion of existing services through creativity and chasing new opportunities in a deregulated environment.

**Mr. Crow:** This morning, senator, in Halifax and other areas, you have heard both sides of it.

There are communities that will lose service in a deregulated environment. There are those who suggest there will be communities that lose service in a regulated environment. We are in the business of transporting people. We would love to transport every Canadian every day if we possibly could. We have the best infrastructure. We are the best mode to serve rural communities, whether that is on charter or scheduled services. We want consistency. We want to know our role concerning whether we should invest.

The issue of regulation and deregulation is to some degree a moot point. We suggested in our presentation: Spell out the role for us and eliminate the unfair competition that we face. Allow us to do what we do well. If that were the case I am not sure there would be this debate about regulation or deregulation.

Carriers have strong feelings, one way or the other. You have heard some of that passion. You will hear more of it. There are those who feel that they can grow the business and offer innovative and improved services under regulation. Some feel they could better provide those innovative new services under a deregulated environment. We have examples all across the country of different regulatory regimes.

Senator, you referred to the U.S. We have considered the U.S. and the U.K. and countries that have deregulated the bus industry. Opinions depend upon to whom you are talking. Some people consider deregulation in the States to be hurting the bus industry and hurting service to rural America. A lot of service to rural America was dropped after deregulation. Other people will suggest that happened because when the U.S. deregulated it was going into a recession and that could have possibly happened with

d'application. La seule chose qui fait l'unanimité entre nous, c'est qu'à partir du moment où l'on doit être soumis à une réglementation, il faut que celle-ci soit appliquée afin que nous puissions déterminer si elle donne ou non de bons résultats.

**Le sénateur Lawson:** Vous avez eu du succès dans le cadre de la réglementation. Ne pouvez-vous pas prendre comme modèle certains pays, comme les États-Unis, pour déterminer les succès ou les échecs d'une déréglementation?

**M. Eggen:** Je pense que nous avons en Colombie-Britannique une déréglementation de fait. Je considère que nous réussissons à nous en sortir assez bien, mais les règles du jeu sont faussées à l'heure actuelle.

**Le sénateur Lawson:** Est-ce qu'elles seront mieux respectées à la suite d'une déréglementation?

**M. Eggen:** La déréglementation encouragera la créativité et l'expansion des services existants grâce aux nouveaux débouchés qui s'offriront.

**M. Crow:** Ce matin, sénateur, à Halifax et dans d'autres régions, vous avez entendu les deux camps s'exprimer.

Il y a des localités qui vont perdre leurs services en cas de déréglementation. Certains intervenants avancent que d'autres localités vont perdre leurs services dans le cadre de la réglementation. Nous nous chargeons de transporter des passagers. Si nous le pouvions, nous aimerions transporter tous les Canadiens, tous les jours. Nous disposons des meilleures infrastructures. Notre mode de transport est le meilleur pour desservir les localités rurales, que ce soit au moyen de services réguliers ou du transport nolisé. Nous voulons qu'il y ait une certaine cohérence. Nous voulons savoir quel est notre rôle pour pouvoir investir.

Le choix entre la réglementation et la déréglementation est dépassé jusqu'à un certain point. Nous vous l'avons dit dans notre exposé: précisez quel doit être notre rôle et écarter la concurrence déloyale à laquelle nous faisons face. Autorisez-nous à faire ce que nous savons faire. S'il en était ainsi, je suis sûr que nous ne tiendrons pas ce débat au sujet de la réglementation et de la déréglementation.

Les transporteurs ont des idées bien arrêtées, dans un sens ou dans l'autre. Vous en avez entendu certains s'exprimer avec passion. Vous en entendrez d'autres. Il y a ceux qui estiment qu'ils peuvent développer leur entreprise et offrir des services novateurs et améliorés dans le cadre de la réglementation. D'autres considèrent qu'ils seraient mieux à même de dispenser ces nouveaux services novateurs dans le cadre d'une déréglementation. Nous avons à l'échelle du pays différents exemples de régimes de réglementation.

Vous avez fait allusion aux États-Unis, sénateur. Nous avons considéré le cas des États-Unis, du Royaume-Uni et des différents pays ayant déréglementé le transport par autocar. Tout dépend de la personne à qui l'on parle. Certains considèrent que la déréglementation qui a eu lieu aux États-Unis porte préjudice au secteur du transport par autocar et aux campagnes américaines. Bien des services dispensés dans les régions rurales des États-Unis ont été abandonnés après la déréglementation.



or without deregulation. Concerning the U.K., you will hear people compare deregulation there to what we might get here, whether that is good or bad. The U.K. privatized and deregulated at the same time, so how do you know whether a positive effect or negative effect was because of deregulation or because of privatisation?

Canada, very fortunately, is unique in the world. Perhaps we cannot examine experiences elsewhere and determine that what fits there fits here. The task of government is to decide what is right for Canada.

**Senator Lawson:** The one constant in all those jurisdictions is that rural communities lost service. In the face of that from what we heard so far, that seems to be a constant that will happen here.

**Mr. Crow:** I am from a rural part of Canada. I am still basically a farmer at heart. There has been a lot of service to rural Canada. I heard from Senator Oliver in Montreal was that the farms and rural communities in Canada are becoming smaller. We heard that today as well. Communities are becoming smaller or farms are getting larger or disappearing regardless of whether they have bus service. There is a larger issue that you are addressing concerning the survival of rural Canada and its farming communities regardless of bus service.

We want to be there to provide for whoever wants service. Wherever there is a need, we will be there. The issue of rural Canada hinges a lot on the growth or lack of growth of rural Canada and the communities in rural Canada. When you are in rural Canada there is a feeling that you are dependent on having a car. You are not dependent on a bus. We have lost service, even under a regulated environment, because a lot of the rural Canadians travel by car. We would like to get more of these people back on our services, absolutely.

**Senator Gustafson:** I have been very concerned about rural Canada. One very positive service that you provide is coach service for our hockey and football teams. I think my grandchildren are on a coach all the time.

**Mr. Crow:** I love it.

**Senator Gustafson:** I just wanted to throw that in.

**Senator Jaffer:** Have you seen an increase in your services since September 11, especially from the U.S., and do you think that will persist?

**Mr. Crow:** Right after September 11 our service, like most other services and most industries, dropped significantly. The tour and the charter business — more so in Eastern Canada than Western Canada — dropped very significantly. The charter and

D'autres affirment que l'on s'est retrouvé dans cette situation parce que les États-Unis ont déréglementé en pleine récession et que l'on aurait constaté éventuellement le même phénomène avec ou sans déréglementation. Au sujet du Royaume-Uni, certains comparent plus ou moins favorablement la déréglementation qui a eu lieu dans ce pays à ce qu'on pourrait faire chez nous. Le Royaume-Uni a privatisé et déréglementé en même temps, et comment savoir par conséquent si les répercussions positives ou négatives sont le résultat de la déréglementation ou de la privatisation?

Le Canada, et c'est heureux, jouit d'une situation particulière dans le monde. Il est possible qu'on ne puisse déterminer ce qui nous convient à partir des expériences faites ailleurs. Il appartient au gouvernement de décider ce qui convient au Canada.

**Le sénateur Lawson:** La constante, dans tous ces pays, c'est que les localités rurales perdent leurs services. Compte tenu de tout ce que nous avons entendu jusqu'à présent, il semble que ce soit là la constante.

**M. Crow:** Je viens d'une région rurale du Canada. De coeur, je suis encore essentiellement un agriculteur. On a dispensé de nombreux services aux campagnes canadiennes. J'ai entendu le sénateur Oliver dire à Montréal que les collectivités agricoles et rurales au Canada se dépeuplaient progressivement. Nous l'avons aussi entendu aujourd'hui. Les localités deviennent de plus en plus petites et les exploitations agricoles s'agrandissent ou disparaissent, qu'elles disposent ou non d'un service d'autocars. Vous abordez ici le problème plus large de la survie des compagnies canadiennes et des localités agricoles indépendamment de l'existence d'un service de transport par autocar.

Nous voulons pouvoir être à la disposition de tous ceux qui ont besoin de services. Chaque fois que des besoins se feront sentir, nous serons là. L'avenir des campagnes canadiennes est largement tributaire de la croissance ou de la décroissance des régions et des localités rurales au Canada. Lorsqu'on habite une région rurale au Canada, on le sentiment de dépendre de l'automobile. On ne dépend pas de l'autocar. Nous avons perdu des services, même dans le cadre de la réglementation, parce que de nombreux habitants des campagnes se déplacent en automobile au Canada. Bien évidemment, nous aimerions beaucoup que cette clientèle réutilise davantage nos services.

**Le sénateur Gustafson:** Je m'intéresse beaucoup aux régions rurales du Canada. Vous dispensez un service très utile en mettant des autocars à la disposition de nos équipes de hockey et de football. Je pense que mes petits-enfants sont toujours en autocar.

**M. Crow:** C'est une chose que j'adore.

**Le sénateur Gustafson:** Je tenais à le mentionner en passant.

**Le sénateur Jaffer:** Est-ce que vos activités ont augmenté depuis le 11 septembre, notamment en provenance des États-Unis, et pensez-vous que ça va durer?

**M. Crow:** Immédiatement après le 11 septembre, nos activités, comme ce fut le cas dans la plupart des autres secteurs, ont nettement baissé. Les voyages organisés et les services nolisés — davantage dans l'Est que dans l'Ouest du Canada — ont subi une

the tour businesses have not yet come back. There has been some growth after September 11. The scheduled services immediately following September 11, in most cases, increased. The lack of air transportation was one factor in that. That increase has fallen back, but we are experiencing growth in some of the scheduled markets.

The tour and charter market you mentioned from the U.S. has not recovered yet. The statistics I read recently indicate it is still down significantly. We must work at that. Last week I was in Washington where U.S. tours are not back. It is very, very quiet. People are not taking charters and tours in the U.S., and they are not taking them to Canada either.

**Senator Gustafson:** I noticed you said "safest." What are the statistics on that as they relate to boat, air, train, bus and car? Are you saying that yours is the safest of all means of travel?

**Mr. Crow:** There is a document from Transport Canada I will be sure to provide to you which indicates that the bus mode is the safest form of public transportation.

**Senator Gustafson:** Is that right?

**Mr. Crow:** That includes all those hockey teams buses that you mentioned, senator.

**Senator Gustafson:** They travel on a lot of icy roads.

**Mr. Crow:** We transport many professional athletes too, as you are probably aware. Pretty well every professional team takes a motor coach at some point in time, even from the airport. For sports, whether it be amateur teams, professional teams or fans who want to see Canada beat the U.S., we transport a lot of people.

**Senator Gustafson:** I have one short question. What does a modern coach cost?

**Mr. Crow:** Here's the gentleman that signs the cheques.

**Mr. Eggen:** It costs \$550,000.

**Senator Gustafson:** I heard that in the Maritimes. That is expensive.

**Mr. Crow:** Plus taxes.

**Senator Gustafson:** That would make the cost \$600,000.

**Mr. Crow:** If you want the marble staircase the cost is considerably more than that.

**Senator Forrestall:** How quickly can you write that down?

forte baisse. Ils ne se sont pas encore relevés. Une certaine croissance a été enregistrée après le 11 septembre. Dans la plupart des cas, les services réguliers ont enregistré une augmentation immédiatement après le 11 septembre. Cela s'explique en partie par l'absence de transport aérien. Cette hausse s'est résorbée, mais il y a des services réguliers qui enregistrent une certaine croissance.

Le marché des voyages organisés et du transport nolisé en provenance des États-Unis, auquel vous avez fait allusion, n'a pas encore retrouvé son niveau d'avant. Les statistiques que j'ai pu consulter récemment nous indiquent qu'il est encore fortement en baisse. Nous devons y remédier. La semaine dernière, j'étais à Washington, et il n'y a aucune recrudescence des voyages organisés aux États-Unis. Tout est très calme. Il n'y a plus de passagers pour les voyages organisés et pour le transport nolisé aux États-Unis, ni à destination du Canada.

**Le sénateur Gustafson:** Je relève qu'il s'agit selon vous du transport «le plus sûr». Quelles sont les statistiques comparatives des différents modes de transport: bateau, avion, train, autocar et automobile? Est-ce que vous considérez que votre mode de transport est le plus sûr?

**M. Crow:** Transports Canada a publié un document que je ne manquerai pas de vous fournir et qui indique que le mode de transport par autocar est le moyen de transport public le plus sûr.

**Le sénateur Gustafson:** C'est bien vrai?

**M. Crow:** Cela s'applique aussi à tous ces autocars transportant des équipes de hockey que vous venez d'évoquer, sénateur.

**Le sénateur Gustafson:** Ils se déplacent souvent sur des routes gelées.

**M. Crow:** Nous transportons aussi de nombreux athlètes professionnels, comme vous le savez probablement. Presque toutes les équipes de hockey professionnelles montent en autocar à un moment donné, même lorsqu'il s'agit d'une navette pour l'aéroport. Dans le domaine sportif, qu'il s'agisse d'équipes amateurs ou professionnelles ou encore de partisans des équipes qui veulent voir le Canada battre les États-Unis, nous transportons de nombreux passagers.

**Le sénateur Gustafson:** J'ai une petite question à vous poser. Quel est le coût d'un autocar moderne?

**M. Crow:** Le monsieur qui signe les chèques va vous répondre.

**M. Eggen:** Ça coûte 550 000 \$.

**Le sénateur Gustafson:** C'est ce qu'on m'a dit dans les Maritimes. C'est cher.

**M. Crow:** Plus les taxes.

**Le sénateur Gustafson:** Soit au total 600 000 \$.

**M. Crow:** Avec un escalier en marbre, c'est encore bien plus cher.

**Le sénateur Forrestall:** À quel rythme peut-on amortir ce coût?



**Mr. Eggen:** We are allowed to write down 30 per cent a year, with only 50 per cent of that in the first year.

**Senator Adams:** You mentioned in your brief you are against the speed train between airport and town. Can you explain that?

**Mr. Crow:** We have proposed in major cities such as, obviously, Vancouver and Toronto, that there be a coach corridor built, as opposed to a rail corridor. In Toronto, specifically, the coach corridor could be on the same land as the railway land that will be used. That would be exclusively for use by coach companies. The advantage of a coach corridor versus rail corridor is that it would not only be the airport passengers who would use it, but the passengers who use transit buses, the intercity buses and all the commuter buses that come from the northwest quadrant into downtown could use it. Emergency service vehicles could use it. There are a lot of advantages to a much broader use than just rail.

I met with Transport Canada staff last week and officials said "Yes, but rail is faster than motor coaches." That is not true. I asked how fast the train could get between downtown Toronto and the airport and the answer was 70 to 80 kilometres per hour. Motor coaches on exclusive right of ways can operate safely at that speed. We can accelerate a lot faster than rail. We could improve the travel time to the airport — and that is without the train making stops. We could service much more than the downtown area. You could feed into the service from all the streets with motor coach travel. It would open up the airport hotels to conventions in downtown Toronto, with 12 minutes travel between them. There are many advantages of motor coach corridors between the airport and downtown Toronto.

Unfortunately, the minister told me he has done 21 studies just between Pearson airport and downtown Toronto. Every single study was to determine what rail service was best. Not one study was to determine what transportation system was best.

To return to the senator's comment about policy and national passenger policy, how can you put on a mode of transportation when 21 studies have been done on which rail service and no studies have been done on which transportation service is best? We just would like a level playing field in that regard and an objective examination of what is the best transportation service. We are quite prepared to live with the results of any of those studies.

Did that answer your question?

**Senator Adams:** Yes.

**M. Eggen:** La dépréciation autorisée est de 30 p. 100 par an, la moitié seulement de ce pourcentage pouvant être appliquée la première année.

**Le sénateur Adams:** Vous avez précisé dans votre mémoire que vous étiez opposés au train à grande vitesse entre les villes et les aéroports. Pouvez-vous nous expliquer la chose?

**M. Crow:** Nous avons proposé que dans les grandes villes, et c'est le cas, évidemment, de Vancouver et de Toronto, on aménage un couloir pour les autocars par opposition à un couloir ferroviaire. À Toronto, plus précisément, ce couloir réservé aux autocars pourrait utiliser l'emprise du chemin de fer. Seules les sociétés de transport par autocar et par autobus pourraient l'emprunter. L'avantage, par rapport au corridor ferroviaire, c'est qu'il pourrait être utilisé non seulement par les passagers de l'aéroport, mais aussi par les autobus de transport urbain, interurbain et de banlieue en provenance du nord-ouest qui se rendent au centre-ville. Les véhicules de secours pourraient l'employer. Cette utilisation polyvalente présente bien des avantages par rapport au chemin de fer.

J'ai rencontré la semaine dernière les responsables de Transports Canada, qui m'ont déclaré: «Oui, mais le chemin de fer est plus rapide que les autocars.» Ce n'est pas vrai. J'ai demandé à quelle vitesse on pouvait se déplacer en train entre Toronto et l'aéroport et l'on m'a répondu que c'était à 70 ou à 80 kilomètres à l'heure. Les autocars empruntant des voies réservées peuvent rouler en toute sécurité à cette vitesse. Nous pouvons accélérer bien plus vite que le chemin de fer. Nous pouvons diminuer le temps de déplacement vers les aéroports — et cela sans avoir à faire des arrêts comme le train. Nous pouvons desservir d'autres destinations que le centre-ville. On peut raccorder toutes les rues au réseau d'autocars. Les hôtels des aéroports seraient désormais placés à 12 minutes des congrès du centre-ville de Toronto. Des couloirs réservés aux autocars entre l'aéroport et le centre-ville de Toronto présenteraient bien des avantages.

Malheureusement, le ministre m'a dit que l'on avait fait pas moins de 21 études rien que sur la liaison entre l'aéroport Pearson et le centre-ville de Toronto. Chacune d'entre elles visait à déterminer quel était le meilleur moyen de transport par chemin de fer. Aucune d'entre elles n'a cherché à définir quel était le meilleur mode de transport.

Pour en revenir à l'observation du sénateur au sujet de la politique nationale de transport de passagers, comment peut-on choisir entre les modes de transport lorsqu'on fait 21 études sur le chemin de fer et aucune sur les avantages comparatifs des différents modes? Nous aimerions que les règles du jeu soient les mêmes pour tous dans ce domaine et que l'on examine objectivement quel est le meilleur moyen de transport. Nous sommes tout à fait prêts à accepter les résultats de ces études.

Ai-je répondu à votre question?

**Le sénateur Adams:** Oui.

I think the government cut off assistance for the rail about 10 years ago and privatized it. Has your business been affected since the train short runs were privatized?

**Mr. Crow:** We have one member whose corporate entity does own and operates trains and actually operates an airport as well, but not in this country. Some of our members have interest in getting into or being in partnerships with rail. A number of our members now interline with VIA Rail and Amtrak. A few years ago we viewed each other more as competitors. In the last five or six years we have become much more partners, but it is still very difficult to have a joint program or become a true partner with a rail company that receives such high subsidies. That can really harm you when it comes to pricing because they are also competitors.

We have had private companies invest in rail in British Columbia and Alberta. There is some interest in Eastern Canada in companies getting into rail services, but we do not foresee many of our members operating trains in the next little while.

**Senator Adams:** You have shuttle buses running between town and airport. My family came to Vancouver once and the bus ride cost \$12 per person, which, for a family, is quite expensive. A taxi cost only \$24.

**Mr. Crow:** Mr. Eggen owns and operates the Airporter here. He would be pleased to answer that.

**Mr. Eggen:** We have a family rate on the Airporter that was implemented in the last year and I believe that is \$24 for a full family now. One of the problems we have with the Airporter service is that we pay many fees to pick up passengers at the airport, along with all the other fees that we pay, yet we still have to compete with B.C. Transit, which has hugely subsidized rates. It operates every few minutes from the airport. We are finding it very difficult to continue serving the airport.

**Mr. Crow:** May I just follow up on Mr. Eggen's valid point about competitiveness? B.C. Transit, Go Transit in Toronto and the Toronto Transit Commission, TTC, do not pay GST. They do not charge GST. They do not pay fees at the airport. A private carrier has to pay \$50 a trip at Pearson. The public transit goes in there and pays no fee whatsoever and it has effectively, in an area, put a private carrier out of business that was offering a \$6.50 fare from the subway to the airport. The transit property came along and said, "We are going to do that." It charged \$2.25 per fare and will not handle the luggage. There is no washroom. There is nothing on board. It provides terrible service, but the private carrier that developed the service and wants to take you and your family to and from the airport was put out of the business. That is

Je pense que le gouvernement a cessé d'aider le chemin de fer il y a dix ans environ en le privatisant. Est-ce que vos activités ont subi le contrecoup de la privatisation des lignes de chemin de fer sur courte distance?

**M. Crow:** La société mère d'un de nos membres possède et exploite effectivement des trains, et exploite par ailleurs un aéroport, mais pas dans notre pays. Certains de nos membres cherchent à s'associer au chemin de fer. Un certain nombre d'entre eux assurent désormais des correspondances avec VIA Rail et Amtrak. Il y a quelques années, nous nous considérons plutôt comme des concurrents. Au cours des cinq ou six dernières années, nous sommes devenus davantage des partenaires, mais il reste très difficile de nous associer au sein de programmes ou de devenir de véritables partenaires d'une société de chemin de fer qui bénéficie d'un tel niveau de subvention. On peut vraiment subir un gros préjudice lorsque les prix sont établis parce que ce sont aussi des concurrents.

Certaines de nos entreprises privées ont investi dans le chemin de fer en Colombie-Britannique et en Alberta. Les entreprises de l'Est du Canada montrent un certain intérêt pour ce qui est d'investir dans les services de chemin de fer, mais nous n'avons pas l'impression que dans les prochaines années nos membres vont exploiter des sociétés de chemin de fer.

**Le sénateur Adams:** Vous avez des navettes qui relient les villes et les aéroports. Lorsque ma famille est venue me voir à Vancouver, le trajet en autocar coûtait 12 \$ par personne ce qui, pour une famille, est très onéreux. La course, en taxi, n'est que de 24 \$.

**M. Crow:** M. Eggen possède et exploite ici le service de navettes de l'aéroport. Il se fera un plaisir de vous répondre sur ce point.

**M. Eggen:** Nous avons mis en place l'année dernière un tarif familial sur les navettes de l'aéroport, et je crois que ça se monte actuellement à 24 \$ pour toute une famille. L'une des difficultés que rencontre ce service, c'est la nécessité de payer de nombreux droits pour pouvoir prendre les passagers à l'aéroport, en plus de ceux que nous devons déjà défrayer normalement; et nous sommes en outre en concurrence avec B.C. Transit, qui bénéficie de tarifs fortement subventionnés et qui assure des liaisons toutes les minutes avec l'aéroport. Nous avons bien du mal à continuer à desservir l'aéroport.

**M. Crow:** Puis-je enchaîner rapidement sur la réflexion judicieuse que vient de faire M. Eggen au sujet de la compétitivité? B.C. Transit, Go Transit à Toronto ainsi que la Toronto Transit Commission, la TTC, ne payent pas la TPS. Ils ne la perçoivent pas. Ils ne payent aucun droit à l'aéroport. Les transporteurs privés payent 50 \$ par voyage à l'aéroport Pearson. Le service de transport public dessert l'aéroport en ne payant aucun droit et, dans un secteur, a effectivement mis en faillite un transporteur privé qui faisait payer 6,50 \$ pour transporter les passagers de la bouche du métro jusqu'à l'aéroport. Le service de transport urbain est intervenu en disant: «Nous allons nous en charger.» Il fait payer 2,25 \$ le trajet et ne prend pas en charge les bagages. Il n'y a pas de toilettes. Il n'y a rien à bord. Le service est



what we need a passenger transportation policy for. We need a level playing ground so Mr. Eggen, or anybody else in the bus industry, can add and increase our services to you and for you.

**The Chairman:** Do you have overlapping membership with the Canadian Bus Association, or do you represent different segments of the industry?

**Mr. Crow:** We have overlapping membership. I am not totally familiar with its full membership, but I suspect there are only one or two that are not members of our association as well.

**The Chairman:** With regard to safety, is there a safety code as a national standard for buses, and, if so, what do you think about it? Is it adequate? Does it cover all types of buses, including smaller ones?

**Mr. Crow:** There is the National Safety Code. It is very good. It was developed with the federal government, the provinces, our industry and the trucking industry. However, it is enforced by the provinces. The federal government is not involved in enforcement. We are working with the government now on hours of service and driving hours. There are vehicle inspections.

I am sorry, I am not an expert and I do not participate personally in those meetings to know all the details. Certainly there is room for improvement and there are things we must do to enhance safety.

One of the issues referred to was, in some cases, segregating us from the trucking industry. If I might provide an example, every day a bus driver has to do a pre-trip inspection of a bus. Every day the law now requires the driver to test the pushrod travel of a brake. I won't get into technical detail, but that means the driver has to slide on his back or his belly underneath the motor coach to test this. That was developed for trucks. A truck driver can get out of his truck, walk back to the trailer and basically look under. He does not have to crawl underneath. Coaches are designed differently, as you know, and that is virtually impossible. I would not want to get Mr. Eggen in any trouble, but I would suspect that in the bus industry drivers are not doing this on a daily basis. I do not think our passengers would like to see that. It is not safe to do that. We are working with the government now to make those changes. We can achieve the same results without crawling underneath the vehicle and actually measuring pushrod travel.

To answer very briefly, there is a standard. It is good. It needs some twiggling and enhancing, and we are really involved. One of my staff was in Ottawa for two days last week going over those exact things.

lamentable, mais le transporteur privé qui l'avait lancé au départ afin que les familles puissent aller à l'aéroport et en revenir en a été écarté. C'est pourquoi nous avons besoin d'une politique de transport des passagers. Il faut que les règles du jeu soient les mêmes pour tous pour que M. Eggen, ou tout autre intervenant dans le secteur du transport par autocar, puisse développer les services dont vous avez besoin.

**La présidente:** Avez-vous des membres en commun avec l'Association canadienne de l'autobus, ou est-ce que vous représentez différentes parties du secteur?

**M. Crow:** Nous avons des membres en commun. Je ne sais pas exactement quelle est l'intégralité de ces membres, mais j'ai l'impression qu'il n'y en a qu'un ou deux qui ne sont pas par ailleurs aux membres de votre association.

**La présidente:** En matière de sécurité, est-ce qu'il y a un code de sécurité national qui s'applique aux autocars et, dans l'affirmative, qu'en pensez-vous? Est-il bien adapté? Est-ce qu'il couvre l'ensemble des autocars et des autobus, y compris les plus petits?

**M. Crow:** Il y a le Code national de sécurité, qui est excellent, il a été élaboré par le gouvernement fédéral, les provinces, les entreprises de notre secteur et celles qui font du camionnage. Il est toutefois appliqué par les provinces. Le gouvernement fédéral ne se mêle pas de son application. Nous collaborons en ce moment avec le gouvernement sur la question du nombre d'heures de service et de conduite. Les véhicules sont inspectés.

Excusez-moi, mais je ne suis pas un spécialiste et je ne connais pas la question dans tous ses détails parce que je ne prends pas part personnellement à ces réunions. On peut certainement apporter des améliorations et prendre certaines dispositions pour renforcer la sécurité.

On a évoqué certaines différences qui distinguaient notre secteur de celui du camionnage. À titre d'exemple, je vous signale que tous les jours le conducteur d'autocar doit inspecter au préalable son véhicule. La loi exige désormais que tous les jours le conducteur teste le déplacement de la tige de frein. Je ne veux pas entrer ici dans des détails techniques, mais cela signifie que le conducteur doit se coucher sous son véhicule pour faire ce test. Il a été conçu au départ pour les camions. Le conducteur du camion peut sortir de son véhicule, aller à l'arrière de la remorque et regarder par en dessous. Il n'a pas à ramper sous la caisse. Les autocars sont conçus différemment, vous le savez, et il est pratiquement impossible de procéder ainsi. Sans vouloir mettre M. Eggen en difficulté, j'imagine que ces conducteurs d'autocar ne procèdent pas à cette opération quotidienne. Je ne pense pas que nos passagers aimeraient nous voir agir ainsi. Ce n'est pas prudent. Nous oeuvrons en ce moment avec le gouvernement à la mise en place de ces changements. Nous pouvons parvenir aux mêmes résultats sans avoir à ramper sous les véhicules pour mesurer effectivement la distance de déplacement de la tige.

En somme, il existe une norme qui est bonne. Quelques ajustements doivent y être apportés et nous nous efforçons de le faire. L'un des membres de mon personnel est allé justement à Ottawa la semaine dernière, pendant deux jours, pour régler ces questions.

**Senator Forrestall:** What you want to do is have a very sensitive security risk at your terminal, and then you get the RCMP with the little mirrors to look at everything, twice, thrice or four times a day. My question is really how do you get around the actual feel? Is there motion? Is there movement or play? How do you get around that?

**Mr. Eggen:** One of the ways that we get around it is the new buses come with automatic slack adjusters so the bristles are continually adjusted like your car is. So they never get out of adjustment like the old brakes.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Crow and Mr. Eggen, for your presentation this evening. Please feel free to send us more information if you have any. It will be distributed to all the members of the committee.

The committee adjourned.

---

VANCOUVER, Monday, March 25, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:05 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Honourable senators, we are resuming our examination on issues facing the intercity busing industry. Our first witnesses this afternoon are Mr. Cunningham and Ms Crawford.

Please proceed.

**Mr. Hans Cunningham, President, Union of British Columbia Municipalities:** Thank you very much for the opportunity to meet with you today to provide the B.C. local government perspective on the intercity busing industry.

The Union of British Columbia Municipalities, or UBCM, is an association that has been representing the interests of B.C. local government for nearly 100 years. Membership in our association is voluntary, and for 25 years we have represented all 182 municipalities and regional districts throughout British Columbia. So when I speak to you today, I speak for all B.C. communities, large centres such as Vancouver and Victoria, as well as small rural and remote communities like Tahsis and New Hazelton.

Before I start to outline the key local government concerns, I should briefly like to give you an overview of the communities that make up British Columbia, because these are the ones of course about whose busing issues we are concerned. Out of the

**Le sénateur Forrestall:** Lorsqu'on cherche à renforcer véritablement la sécurité à l'aérogare, la GRC vient avec de petits miroirs tout vérifier, deux, trois ou quatre fois par jour. Je me demande ce que vous ressentez vraiment lorsque vous manoeuvrer effectivement le mécanisme? Y a-t-il un mouvement? Y a-t-il un jeu? Comment faites-vous?

**M. Eggen:** L'une des solutions que nous avons trouvées, c'est d'équiper les nouveaux autocars d'un réglage automatique de jeu pour que les disques des freins soient continuellement réglés comme dans une voiture particulière. Contrairement aux anciens freins, ils n'ont donc jamais besoin de réglage.

**La présidente:** Merci, monsieur Crow et monsieur Eggen, d'être venus ce soir nous présenter votre exposé. N'hésitez pas à nous fournir d'autres renseignements si vous en avez. Ils seront communiqués aux membres du comité.

Le comité lève la séance.

---

VANCOUVER, le lundi 25 mars 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 05, pour examiner les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Honorables sénateurs, nous reprenons l'examen des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. Cet après-midi, nos premiers témoins sont M. Cunningham et Mme Crawford.

La parole est à vous.

**M. Hans Cunningham, président, Union of British Columbia Municipalities:** Merci beaucoup de nous donner l'occasion de vous exposer aujourd'hui le point de vue des administrations municipales de la Colombie-Britannique sur l'industrie du transport interurbain par autocar.

L'Union of British Columbia Municipalities, ou l'UBCM, défend les intérêts des administrations locales de la Colombie-Britannique depuis près de 100 ans. L'adhésion à notre association est facultative et, depuis 25 ans, nous représentons la totalité des 182 municipalités et districts régionaux de la Colombie-Britannique. Je parlerai donc aujourd'hui au nom de toutes les agglomérations de la Colombie-Britannique, autant les grands centres comme Vancouver et Victoria que les petites localités rurales et isolées comme Tahsis et New Hazelton.

Avant de vous exposer les principales préoccupations des administrations municipales, j'aimerais vous donner un bref aperçu des localités de la Colombie-Britannique, parce que ce sont leurs problèmes de transport par autocar qui nous



152 municipalities that are members of UBCM, 86 of them, that is over one-half, have a population of under 5,000. Fifty-five communities have populations of less than 2,500.

While I noted that UBCM represents all B.C. local governments, this is one issue that is of more direct concern to our smaller, more rural members, and that is why I am here today. As a local elected official, I serve as chair of the Central Kootenay Regional District. As a regional district member, I represent the rural community of Ymir, which is located outside of Nelson, B.C. Coming from such a rural community, I understand the challenges and obstacles facing B.C.'s smaller and more remote centres. As rural residents, we do not have access to the same level of services as our urban counterparts, but we make use of the services available, we make due with less, and we find a way to make things work. It becomes a way of life.

This holds true no matter what the service, whether it be recreational, health care or transportation — which is why I am here. I am here address the issue of bus service and the impact that economic deregulation would have on a specific segment of the UBCM membership, that is, the remote rural community.

UBCM first became aware of the bus deregulation issue back in 1998-99, when the federal government proposed amendments to the Motor Vehicle Act that would gradually eliminate economic regulation of the bus industry. In December 1998, the UBCM wrote to the Minister of Transport, the Honourable David Collenette, indicating our concerns. Our concerns focused primarily on the social and economic impacts that deregulation would have for the small communities throughout British Columbia. In response, the minister advised that, due to the concerns raised by a number of parties, those Motor Vehicle Act amendments related to safety would proceed while those provisions concerning economic regulation of buses would be referred to a committee for further review.

A few years have passed, but I can tell you that the issues identified back in that time, 1998-99, still remain relevant and pertinent to today's discussion. It was during 1998 that the British Columbia provincial government alerted the UBCM and other interested stakeholders about the federal government's intention to deregulate the bus industry. Our association was invited to participate in a two-day workshop and discuss our concerns about the potential impact that this would have for B.C. local government.

Briefly, I should like to elaborate on those concerns identified by our members.

Limited or no other transportation options: In the larger urban centres, residents have choices. In cities like Vancouver, you can take buses, Skytrain, planes, trains or automobiles to get from one location to another. However, that is not the case for many of B.C.'s rural communities, the other half of the province, and a large part of the province, as far as area is concerned, of course.

intéressent. Sur les 152 municipalités membres de l'UBCM, il y en a 86, c'est-à-dire plus de la moitié, qui comptent moins de 5 000 habitants, et 55 localités en ont moins de 2 500.

J'ai signalé que l'UBCM regroupe toutes les administrations locales de la province, mais les questions que vous étudiez préoccupent plus directement les petites localités rurales que nous représentons, et c'est la raison pour laquelle je suis ici aujourd'hui. À titre de dirigeant local élu, je suis le président du district régional de Central Kootenay et, comme membre du district régional, je représente la localité rurale d'Ymir, qui se trouve jusqu'à côté de Nelson, en Colombie-Britannique. Comme je viens d'une localité rurale, je comprends très bien les problèmes et les obstacles auxquels sont confrontées les petites agglomérations isolées de la province. Nous, des régions rurales, n'avons pas accès aux mêmes services que nos concitoyens des centres urbains, mais nous utilisons les services offerts. Nous nous débrouillons avec moins, et nous trouvons le moyen de nous arranger. C'est notre façon de vivre.

C'est vrai pour tous les services, qu'ils aient trait aux loisirs, aux soins de santé ou aux transports — qui sont l'objet de ma présence ici aujourd'hui. Je veux vous parler du transport par autocar et de l'impact que la déréglementation économique aurait sur une partie de nos membres, les populations rurales éloignées.

L'UBCM est au courant de la déréglementation de l'industrie du transport par autocar depuis 1998-1999, quand le gouvernement fédéral a proposé de modifier la Motor Vehicle Act pour éliminer d'une façon graduelle la réglementation économique dans l'industrie. En décembre 1998, l'UBCM a écrit au ministre des Transports, l'honorable David Collenette, pour lui faire part de ses inquiétudes. Nous avons surtout insisté sur les répercussions sociales et économiques de la déréglementation sur les petites localités de la province. Le ministre nous a indiqué dans sa réponse que, compte tenu des problèmes soulevés par un certain nombre d'intervenants, les dispositions de la loi ayant trait à la sécurité seraient modifiées, mais celles concernant la réglementation économique des autocars seraient renvoyées à l'étude d'un comité.

Quelques années ont passé, mais je peux vous dire que les problèmes signalés en 1998-1999 sont toujours pertinents à la discussion d'aujourd'hui. C'est en 1998 que le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique a attiré l'attention de l'UBCM et d'autres parties intéressées sur l'intention du gouvernement fédéral de déréglementer l'industrie du transport par autocar. Notre association a été invitée à participer à un atelier de deux jours et à discuter de nos craintes quant à l'effet possible de cette mesure sur les administrations locales de la Colombie-Britannique.

J'aimerais vous en dire un peu plus long sur les inquiétudes formulées par nos membres.

Choix limité ou inexistant des modes de transport: Dans les grands centres urbains, les gens ont le choix. Dans des villes comme Vancouver, vous pouvez prendre l'autocar, l'aérotrain, l'avion, le train ou l'automobile pour vous déplacer d'un endroit à un autre. Ce n'est cependant pas le cas dans beaucoup de localités rurales de la Colombie-Britannique, qui représentent l'autre

In most areas of rural B.C., the personal automobile is the mode of transportation. However, if you are elderly, unemployed, a student, do not have access to a vehicle or just do not drive at all, your choices are extremely limited. The bus, where it is available, is not just a convenience, it is a way of life and a necessity — it may be the only mode of transportation available. The bus is used by all of those groups — the elderly, non-drivers, those who are income-disadvantaged, to get to doctors' appointments, which may be out of town, to visit families in other parts of the province, to attend school, as well as a whole host of other reasons.

I would also point out, though, that for some B.C. communities the bus is not even an option. Communities in the Queen Charlottes, as well as communities like Granisle, have no bus service. If deregulation takes place, there will be many more communities like Granisle where the only transportation option is basically no longer an option at all. What will these residents do? How will they get around? .

Of course, not only do our rural communities depend upon the buses to move people, the buses also move packages, parcels, legal documents, et cetera, where there is limited or no courier service available.

Incidentally, for those of you from larger communities who are used to next-day courier service, I recently was sent a parcel by the provincial government on a very important matter directly to our regional district; it took eight days for that parcel to get to me by courier. That was the next-day rate. The bus could have had it to me in 18 hours.

If you own an electronic shop and need to order parts to fix a customer's fridge or stove, how do you get the parts if there is no courier, or you have important legal documents that need to be delivered and there is no courier service available? For those people who depend on the bus to deliver that important part or legal document, there may be no other options.

Bus service of course also provides local employment opportunities. Depots require individuals to sell tickets, sort packages and clean the facility. There are also people required to run the restaurants and snack bars in the depots. All of those jobs contribute to the economy of a community.

The bus of course also assists in facilitating tourism for B.C. communities. Presently, bus service is coordinated with ferry and rail services, to enhance tourism opportunities. This promotes an increase in local economic development for many rural centres. If deregulation were to occur, there is no guarantee that this coordination between present modes of transportation would continue. Existing carriers may choose more profitable routes, or service may become disjointed as new carriers are unable to coordinate service with ferry or rail operations.

moitié de la province et une grande partie de son territoire. Dans la plupart des régions rurales de la province, la voiture particulière est le mode de transport privilégié. Cependant, les personnes âgées, les chômeurs et les étudiants n'ont pas accès à une voiture ou ne conduisent tout simplement pas, et leurs choix sont extrêmement limités. L'autocar, quand il assure le service, n'est pas seulement une commodité, mais une nécessité — il peut être le seul mode de transport accessible. Les personnes âgées, ceux qui ne conduisent pas et les gens à faible revenu empruntent tous l'autocar pour aller chez le médecin, dont le bureau peut se trouver dans une autre localité, rendre visite à leurs proches parents qui vivent dans d'autres régions de la province, poursuivre leurs études, et pour une foule d'autres raisons.

J'aimerais cependant faire remarquer que, pour certaines localités de la province, l'autocar n'est même pas une option. En effet, la population des îles de la Reine-Charlotte et des localités comme Granisle n'ont pas de service d'autocar. Si l'industrie est déréglementée, il y aura beaucoup d'autres localités comme Granisle qui ne seront même plus desservies par leur seul mode de transport. Que vont faire ces gens? Comment vont-ils se déplacer?

Évidemment, dans les localités rurales, les autocars permettent aux gens de se déplacer, mais ils servent aussi au transport des colis, des documents juridiques et le reste, parce que les services de messagerie y sont inexistantes ou limités.

À propos, je signalerais à ceux d'entre vous qui vivent dans des grands centres et qui se font livrer du courrier par messagerie le lendemain, que j'ai reçu récemment un colis important que le gouvernement provincial a fait envoyer directement à notre bureau de district régional; la livraison a pris huit jours par service de messagerie, alors qu'on avait payé le tarif de livraison du lendemain. L'autocar aurait pu me le faire parvenir en 18 heures.

Si vous avez besoin de pièces pour réparer le réfrigérateur ou la cuisinière d'un de vos clients, ou si vous devez expédier des documents juridiques importants, que faites-vous s'il n'y a pas de service de messagerie? Pour ceux qui dépendent de l'autocar dans ces cas, il n'y a peut-être pas d'autres possibilités.

Le service d'autocar offre aussi des perspectives d'emploi locales. Les gares d'autocar embauchent des employés pour vendre des billets, trier les colis et nettoyer les installations. On a aussi besoin de gens pour exploiter les restaurants et les casse-croûte des terminus. Tous ces emplois contribuent à l'économie d'une localité.

L'autocar facilite aussi les déplacements des touristes dans les localités de la province. À l'heure actuelle, les services d'autocar sont coordonnés avec ceux des traversiers et des trains pour favoriser le tourisme. On encourage ainsi le développement économique de nombreuses localités rurales. Si l'industrie était déréglementée, rien ne garantit qu'on continuerait de coordonner les services entre les différents modes de transport. Les transporteurs actuels pourront décider d'exploiter des trajets plus rentables, ou encore les horaires ne concorderont plus avec ceux du traversier ou du train.



As local governments, we have witnessed firsthand the impacts of deregulation on the transportation industry. Many of our communities are still struggling to keep their airports operational as a result of the federal government's decision to offload airports. For those communities that have been fortunate enough to keep their airports open, they are faced with additional regulatory and administrative costs, costs that are becoming quite frankly communities overwhelming for some in a time of fiscal restraint.

As well, deregulation in the air industry has not translated into an increase in the number of new carriers, as we are all aware. In fact, many air carriers have failed or have been absorbed by the larger carriers. As well, prices have not been reduced as a result of deregulation, not for us in the Interior anyway. Where there is no competition and there is only one carrier servicing the community, that airline has a monopoly and the community is hostage to whatever the ticket price may be.

Allow me to use an example. If I were to fly from Calgary to Vancouver on a seat sale, I can do that for about \$100.00. On my flight from Calgary to Vancouver, I would fly over the little town of Cranbrook, which has a population of about 15,000. Now, if I wanted to fly from Cranbrook to Vancouver, it would cost me \$1,100.00 for a demand ticket, 11 times that \$100.00 price, and that is because there is only one carrier serving Cranbrook. In places like Kelowna, Calgary, Vancouver, where companies like WestJet and Air Canada are competing, there is some benefit from the competition. However, we know that the number of people that require movement in the small communities does not warrant or encourage that kind of competition. That is why we need some type of regulation.

I have had the opportunity to ride the buses a fair amount, both in the States as well as in Canada. I will say this: The buses in Canada are clean; they are well run; and they operate on time. They are reliable. I have been on buses in the States, and I am talking Greyhound here, where quite frankly you would not want to rest your head on the headrest. They were stained and dirty. The conditions were less than sanitary in many cases. In Canada, however, when I travel via bus to the local areas and small towns, I know I am getting on a vehicle that is safe, on time, clean and reliable — all of which is an important consideration.

I think we all realize that intercity busing will probably always exist for those people with lower incomes; however, for people in smaller communities, we need to have intercommunity busing. Intercommunity busing must continue. Small communities need a busing system. If the bus goes, residents will have no way of getting from one place to another.

You may have heard about the B.C. government closing of some of the court houses. It is now the case that to deal with a small legal matter or a traffic ticket some people have to travel outside of their community. If there were no bus service to these communities, some of these people would not be able to attend court — unless of course they decided not to go, and then of course they would get a free ride in an RCMP car to court.

What this is all about is having a good transportation system for the people of this country.

Les administrations municipales ont ressenti les effets de la déréglementation sur l'industrie du transport. En effet, beaucoup de localités éprouvent des difficultés à maintenir leur aéroport en activité depuis que le gouvernement fédéral a décidé de se départir des aéroports. Les localités qui ont réussi à garder leur aéroport ont d'autres coûts administratifs et de réglementation à payer qui deviennent vraiment prohibitifs pour certaines d'entre elles en période de restrictions budgétaires.

En outre, la déréglementation de l'industrie aérienne n'a pas fait augmenter le nombre de transporteurs, comme nous le savons tous. En fait, beaucoup de transporteurs aériens ont fait faillite ou ont été absorbés par de plus gros. Les prix non plus n'ont pas baissé, du moins pas à l'intérieur de notre province. Quand il n'y a pas de concurrence et qu'un seul transporteur dessert une localité, la compagnie aérienne a le monopole et la population n'a aucun moyen de contrôle sur le prix des billets.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Pour me rendre de Calgary à Vancouver, mon billet d'avion peut me coûter 100 \$. L'avion qui fait le trajet entre les deux villes va survoler la petite localité de Cranbrook qui compte 15 000 habitants. Or, pour me rendre de Cranbrook à Vancouver en avion, mon billet coûterait 1 100 \$, c'est-à-dire 11 fois plus cher, parce qu'il y a un seul transporteur qui dessert Cranbrook. Les villes de Kelowna, Calgary et Vancouver, par exemple, sont avantagées en raison de la concurrence que des compagnies comme WestJet et Air Canada se livrent. Cependant, nous savons que les déplacements de la population des petites localités ne justifient ni n'encouragent ce genre de concurrence. C'est la raison pour laquelle nous avons besoin d'une forme de réglementation.

J'ai beaucoup voyagé par autocar, autant aux États-Unis qu'au Canada. Je dirais que les autocars, au Canada, sont propres, bien entretenus et à l'heure. Ils sont fiables. Par contre, dans les autocars aux États-Unis, et je parle des autocars Greyhound, on n'a même pas envie d'utiliser l'appui-tête, qui est sale et taché. Les conditions sont très peu hygiéniques dans bien des cas. Les autocars, au Canada, qui desservent les petites localités sont sécuritaires, ponctuels, propres et fiables — des qualités qui sont toutes importantes.

Nous savons tous que le transport interurbain par autocar existera probablement toujours pour les gens à plus faible revenu; cependant, le transport par autocar est nécessaire pour les gens qui veulent se déplacer d'une petite localité à l'autre. Ce service doit continuer. Les petites localités en ont besoin. Sans l'autocar, les résidents n'auront aucun moyen d'aller d'un endroit à l'autre.

Vous avez peut-être entendu parler de la fermeture de certains palais de justice par le gouvernement de la Colombie-Britannique. Aujourd'hui, la moindre procédure judiciaire ou infraction au code de la route oblige des gens à se rendre dans une autre localité. Sans service d'autocar, certaines personnes ne pourraient pas se présenter devant le tribunal — sauf si la GRC les y reconduisait parce qu'ils refusent de comparaître.

Il s'agit d'offrir un bon service de transport à la population de notre pays.

Many older people want to stay in their small communities in the Interior. If they no longer operate their own automobile, they depend on some kind of public transportation. B.C. Transit provides some rural transportation, but to move beyond one's community, to move between communities, it is almost impossible. For instance, for an individual living in Nelson, the regional hospital is in Trail, which is a 90-minute drive. There is no way to get from Nelson to Trail by bus. There used to be, but not anymore. We need to have that kind of service.

It will probably require some kind of regulation to make that happen, some cooperation between different levels of government to make it happen.

You may know that some of our health facilities in the Interior plan to downsize. Some of them will be closing altogether, in fact. Therefore, the matter of transportation to health facilities is going to become more important. For those people who rely on public transportation to get around, the situation will be difficult.

I talked briefly about the effects of deregulation in the United States. Spokane is about 150 miles from where I live. If you lived in Spokane and wanted to go to the nearest small town, say, Colville, you would have to wait for the one bus a week that makes that trip. As well, you could not return to Spokane on the same day; you would have to wait a week before returning. That is what deregulation does.

We need to ensure that there is some type of regulatory organization, so that there will be a bus system there for the people who need it.

**The Chairman:** When we were in P.E.I. and Nova Scotia, witnesses there described a new unregulated van service that has resulted in a new service to small communities. Do you think it might work here?

**Mr. Cunningham:** It is possible. However, the distances travelled there are much less. If we are talking about travelling in the Interior, where there are communities of, say, 5,000 to 10,000 people, I am not sure that that would work.

**The Chairman:** How should we support rural and small community service?

**Mr. Cunningham:** There needs to be regulation, to maintain service wherever possible. I would like to see a reorganization of the way bus service is maintained. I am talking about adding feeder bus routes to our larger communities.

Smaller buses may be an option, but we do not want a self-fulfilling prophesy situation to arise — where we reduce the number of bus runs because there are not enough people, and then less people take the bus, and so forth, until finally the service disappears. I think perhaps we may have to work smarter rather than to close the door.

Beaucoup de personnes âgées veulent continuer de vivre dans leur petite localité à l'intérieur de la province. S'ils ne conduisent plus leur voiture, ils dépendent d'un mode de transport en commun. La Commission de transport de la Colombie-Britannique offre un certain service dans les régions rurales, mais il est pratiquement impossible de se déplacer d'une petite localité à l'autre. Par exemple, l'hôpital régional de Trail se trouve à une heure et demie de route de la localité de Nelson qu'il dessert. Il n'y a aucun service d'autocar entre Nelson et Trail. Il y en a déjà eu un, mais il n'y en a plus. Nous avons besoin d'un service de ce genre.

Il faudra probablement une certaine réglementation pour l'obtenir, et d'une forme de collaboration entre les différents ordres de gouvernement.

Vous savez peut-être que certains de nos établissements de soins de santé à l'intérieur de la province projettent de réduire leurs activités, et certains d'entre eux vont tout simplement fermer leurs portes. Par conséquent, il deviendra important d'assurer un service de transport à destination des établissements de santé. Pour ceux qui ont besoin du transport en commun pour se déplacer, la situation sera difficile.

Je vous ai parlé brièvement des effets de la déréglementation aux États-Unis. Spokane se trouve à environ 150 milles d'où je vis. Pour se rendre de Spokane à la localité la plus proche, Colville, il y a un seul autocar qui assure le service une fois par semaine. On ne peut pas non plus retourner à Spokane le même jour; il faut attendre une semaine. Voilà ce que la déréglementation entraîne.

Il faut s'assurer qu'il y a un organisme de réglementation, pour qu'il y ait un réseau de transport par autocar pour les gens qui en ont besoin.

**La présidente:** À l'Île-du-Prince-Édouard et en Nouvelle-Écosse, les témoins nous ont parlé d'un service de fourgonnettes non réglementé, qui permet de desservir les petites localités. Pensez-vous que ce serait faisable ici?

**M. Cunningham:** C'est possible. Cependant, les distances sont beaucoup moins grandes là-bas. Pour les déplacements à l'intérieur de la province, où il y a des localités de cinq à dix mille habitants, je ne suis pas certain que ce serait utile.

**La présidente:** Comment devrions-nous soutenir un service dans les régions rurales et les petites localités?

**M. Cunningham:** Une réglementation est nécessaire pour assurer un service là où c'est possible. J'aimerais qu'on réorganise la façon dont les services d'autocar sont assurés, en ajoutant de lignes de desserte avec les plus grands centres.

Des autocars plus petits peuvent être une solution, mais nous ne voulons pas provoquer la disparition des services — si on réduit le nombre d'autocars parce qu'il n'y a pas assez de passagers, et que le nombre de passagers diminue, et ainsi de suite, jusqu'à l'abandon du service. Je pense que nous devons peut-être faire preuve de plus d'imagination.



**The Chairman:** Are not the differences between the provincial bus regimes, which have developed over the last decade, detrimental to the industry and to the travelling public? And if they are, what is the appropriate remedy and which level of government should implement it?

**Mr. Cunningham:** That is a very interesting question. B.C. Transit, for example, has some buses that travel 40 or 50 kilometres in each direction, providing a feeder service. That is a subsidized service. The fares only cover something like 20 percent of the cost of operation. Of course, that becomes a block to someone instituting a private service. However, the subsidized service is there because there was a need, and no private service was filling the need. In those communities that are being served, people are paying only \$2 or \$3 to ride 50 kilometres, which is very affordable. However, as I said, the service is subsidized.

Nevertheless, most people feel that it is worth subsidizing that service.

**Senator Oliver:** Your evidence is extremely important to us, because you represent so many people in this province. You represent 182 of the municipalities here, so when you speak, you speak with a very big voice.

In your presentation, you put a lot of emphasis on the need to have regulation, almost as though it is a panacea that is going to resolve everything.

Given your concerns about the importance of transportation from community to community in B.C., have you done any studies and do you have statistics on the needs and the current situation; and if so, can you make some of that data and those reports available to us?

**Mr. Cunningham:** I do not have that with me.

**Ms Marie Crawford, Assistant Executive Director, Union of B.C. Municipalities:** I do not think we have done anything recently. However, we could certainly look back to see if there is any material in our library or any background policy.

**Senator Oliver:** What information did you use to help you put together your presentation for today, in terms of statistics and information and data?

**Mr. Cunningham:** In terms of background, we have the UBCM policy and the resolutions of our members. We also spoke to our members and asked them for their ideas with respect to this presentation.

I am not sure that I intended to put a strong emphasis on the need for strong regulation. I believe that regulation is necessary, certainly, but what is important is the need to reorganize the way regulation is done. I am not sure that we have to regulate that there must be three buses to Town X everyday or one every half hour, or those types of things.

**La présidente:** Est-ce que les différences apparues depuis une dizaine d'années entre les régimes provinciaux qui régissent le transport par autocar ne nuisent pas à l'industrie et aux voyageurs? Si c'est le cas, quelle est la façon de corriger le problème et quel ordre de gouvernement devrait s'en charger?

**M. Cunningham:** C'est une question très intéressante. Certains autocars de la commission de transport de la Colombie-Britannique, par exemple, parcourent 40 ou 50 kilomètres dans chaque direction pour ramasser des passagers. C'est un service subventionné. Le prix des billets finance seulement 20 p. 100 à peu près des coûts de fonctionnement. C'est bien sûr un obstacle pour celui qui veut offrir un service privé. Cependant, le service est subventionné parce que le besoin existe et qu'aucun service privé ne répondait à ce besoin. Dans les localités qui sont desservies, les gens ne paient que 2 ou 3 \$ pour parcourir 50 kilomètres, ce qui est très abordable. Cependant, comme je l'ai dit, le service est subventionné.

Quoi qu'il en soit, la plupart des gens estiment qu'il est utile de subventionner le service.

**Le sénateur Oliver:** Votre témoignage est extrêmement important pour nous, parce que vous représentez tellement de gens dans la province. Vous représentez 182 municipalités, si bien que votre opinion est très représentative.

Dans votre exposé, vous insistez beaucoup sur l'existence d'une réglementation, comme si elle allait tout résoudre.

Étant donné que vous jugez important d'assurer un service de transport entre les localités de la Colombie-Britannique, avez-vous effectué des études ou recueilli des statistiques sur les besoins et la situation actuelle et, si vous l'avez fait, pouvez-vous mettre ces données et ces documents à notre disposition?

**M. Cunningham:** Je n'ai pas ces renseignements avec moi.

**Mme Marie Crawford, directrice administrative adjointe, Union of B.C. Municipalities:** Je ne pense pas que nous ayons effectué d'études récemment. Cependant, nous pouvons sûrement vérifier s'il y a de la documentation dans notre bibliothèque ou une politique de référence.

**Le sénateur Oliver:** De quelles statistiques, données et renseignements vous êtes-vous servi pour préparer votre exposé d'aujourd'hui?

**M. Cunningham:** Pour ce qui de nos références, nous nous sommes inspirés de la politique de l'UBCM et des résolutions de nos membres. Nous avons aussi consulté nos membres et nous leur avons demandé leur avis pour notre exposé.

Je ne pense pas avoir voulu beaucoup insister sur l'importance de la réglementation. Je crois qu'une réglementation est nécessaire, évidemment, mais je crois qu'il faut surtout restructurer la façon dont elle est appliquée. À mon avis, il ne faut pas exiger qu'il y ait trois autocars à destination de telle municipalité tous les jours, un autocar toutes les demi-heures, ou ce genre de chose.

However, we know that the profitable routes will always be there. It is the other ones we have to be very concerned about, especially in the Interior of B.C.

**Senator Oliver:** Since the beginning of this study, people have argued that there needs to be more busing, that it must be safe, that it must be affordable, and so on; however, ridership is dropping. What do you believe are the reasons for that?

**Mr. Cunningham:** The big drop in ridership is in intercity busing. When you can fly from Calgary to Vancouver for \$100, why would you take the bus? I have not done any research to substantiate or confirm this, but this is my gut feeling. From what I see when I fly WestJet, the people who are on the plane with me are the same people who normally would be taking the bus.

The emphasis, therefore, should not be on large, intercity bus routes, not the Calgary-Vancouver route, for example, but more to serving small communities.

As I said, the taxpayer, oddly enough, has been happy to subsidize B.C. Transit's service rural areas. There is support for that. However, I cannot speak generally for how much the taxpayer would be willing to support. I am afraid I cannot give you all the answers you want.

**Senator Oliver:** Every province has different regulations regarding buses. In British Columbia, is there any mode of power that you would prefer? Would you like to see regulations respecting gasoline or propane?

**Mr. Cunningham:** Yes, of course. We all recognize the smell of diesel buses. In the large cities, I think the electric bus is by far the way to go.

I personally am a proponent of propane, but I understand that the life of some of the propane engines is not what it should be, perhaps because of design. That could probably be remedied through engineering.

I understand that fuel cells are around the corner. That would be wonderful.

However, for intercity routes, I am afraid that diesel buses will be the standard for the foreseeable future.

**Senator Lawson:** Does the UBCM have a formal policy opposing deregulation?

**Mr. Cunningham:** No. Our concern is making sure that we have busing and transportation to our small communities. We have talked about deregulation and are aware of the effects of it on other areas. We know it would mean a cessation of service to small communities, and that is our biggest concern. Deregulation per se is not the concern.

Cependant, nous savons qu'il y aura toujours des trajets rentables. Ce sont ceux qui ne le sont pas qui doivent nous inquiéter, surtout à l'intérieur de la province.

**Le sénateur Oliver:** Depuis que nous avons commencé notre étude, les gens nous disent qu'il faut augmenter le nombre d'autocars, que le service doit être sécuritaire, abordable et le reste; cependant, le nombre de passagers diminue. À quoi attribuez-vous cela?

**M. Cunningham:** Le nombre de passagers diminue surtout dans le cas du service interurbain. Quand un billet d'avion Calgary-Vancouver coûte 100 \$, pourquoi prendriez-vous l'autocar? Je n'ai pas fait de recherche pour confirmer cela, mais c'est ma conviction profonde. Quand je prends un avion de WestJet, les passagers à bord sont ceux qui normalement prendraient l'autocar.

Ce n'est donc pas sur les trajets interurbains importants, comme Calgary-Vancouver, qu'il faut insister, mais sur le service aux petites localités.

Comme je l'ai dit, étrangement, les contribuables sont prêts à subventionner le transport par autocar dans les régions rurales. On est favorable à cela. Cependant, je ne peux pas vous dire dans quelle mesure les contribuables sont prêts à le financer. Je crains de ne pouvoir répondre à toutes vos questions.

**Le sénateur Oliver:** Chaque province a des règlements différents au sujet du transport par autocar. En Colombie-Britannique, y a-t-il un type de carburant que vous préféreriez? Aimerez-vous qu'il y ait des règlements sur l'essence ou le gaz propane?

**M. Cunningham:** Oui, bien sûr. Nous reconnaissons tous l'odeur des autocars au diesel. Dans les grandes villes, je pense que l'autocar électrique est de loin préférable.

Personnellement, je suis un partisan du gaz propane, mais je comprends que les moteurs au gaz propane ne durent pas assez longtemps, peut-être à cause de leur conception. Il y a peut-être des moyens de corriger la situation.

Je pense que nous pourrions bientôt utiliser les piles à combustible, ce qui serait merveilleux.

Cependant, pour les trajets interurbains, je crains que les autocars continuent d'être alimentés au diesel dans un avenir prévisible.

**Le sénateur Lawson:** L'UBCM a-t-elle pris position contre la déréglementation?

**M. Cunningham:** Non. Nous voulons nous assurer qu'il existe un service d'autocar et de transport dans les petites localités. Nous avons discuté de la déréglementation et nous sommes au courant de ses effets dans certaines régions. Nous savons qu'elle peut entraîner l'abandon des services dans les petites localités, et c'est ce qui nous inquiète le plus. La déréglementation comme telle n'est pas une préoccupation.



**Senator Lawson:** You are right. From the information I have, and I am sure others have as well, the net result of deregulation in both the U.S. and in other countries where deregulation took place is that rural communities lost their service. That was the first thing that happened.

**Mr. Cunningham:** Exactly.

**Senator Lawson:** It has become a by-product of that type of deregulation.

With respect to the transportation industry, particularly in the U.S., deregulation of the trucking industry and the airline industry was an abject failure. It did not achieve what they set out to do. On the contrary, it caused more problems than it solved.

**Mr. Cunningham:** I agree. I talked about the airfare between Calgary and Vancouver and between Cranbrook and Vancouver. Indeed, that is what happened. Deregulation has caused a decrease in airfares between large cities, and the airfares to foreign countries, where there is lots of competition, to go down, but on short-haul routes the airfares are out of sight.

**Senator Lawson:** The government this very week may be helping to solve the problem of ridership. The new \$24 surcharge on return airline fares may force people to take their own automobile or to travel by bus — especially on routes such as Calgary-Edmonton. The government may be helping you in that regard.

**Mr. Cunningham:** Yes, indeed; I suppose so.

**Senator Lawson:** This committee is important. However, we need to have the participation of people who are directly involved and who know and understand what is happening in the rural communities all across the country, before the government simply pulls the switch and deregulates.

We appreciate you coming here and sharing your views on behalf of the municipalities.

**Senator Jaffer:** I am from British Columbia. I am interested to know if you have discussed amongst yourselves the issue of regulation of farm-worker buses. What is your point of view, because, as you know, they are not regulated?

**Mr. Cunningham:** From a safety point of view, you are correct, farm-worker buses are not directly regulated. They are supposed to be safety-checked under the Motor Vehicle Act, but as you are probably well aware, there have been a number of farm-workers buses that have been stopped and checked and have been in very poor condition.

I imagine there is a way to take care of that under the Motor Vehicle Act. Perhaps regulations could be put in place for occasional-use vehicles, because the farm-worker buses are not used in the winter. They are used at harvest time, principally. Perhaps before those vehicles are relicensed they should be required to undergo a thorough vehicle inspection.

**Le sénateur Lawson:** Vous avez raison. Les informations que j'ai obtenues, comme d'autres j'en suis sûr, indiquent que là où la déréglementation a été mise en oeuvre, aux États-Unis et dans d'autres pays, les localités rurales n'ont plus de service. C'est ce qui s'est produit en premier.

**M. Cunningham:** Tout à fait.

**Le sénateur Lawson:** C'est une conséquence de la déréglementation.

Dans l'industrie du transport routier et du transport aérien, surtout aux États-Unis, la déréglementation a été un échec lamentable. Elle n'a pas donné les résultats escomptés. Au contraire, elle a causé plus de problèmes qu'elle en a réglé.

**M. Cunningham:** Je suis d'accord avec vous. Je vous ai parlé du prix du billet d'avion entre Calgary et Vancouver, et Cranbrook et Vancouver. C'est effectivement ce qui s'est passé. La déréglementation a fait baisser le prix des billets à destination des grands centres et des pays étrangers, où la concurrence est vive mais, pour les petits trajets, les prix sont exorbitants.

**Le sénateur Lawson:** Le gouvernement peut dès cette semaine aider à régler le problème de fréquentation. La nouvelle taxe de 24 \$ sur les billets d'avion aller-retour peut forcer les gens à prendre leur voiture ou l'autocar — surtout pour des trajets comme Calgary-Edmonton. Le gouvernement peut vous aider en ce sens.

**M. Cunningham:** Oui, en effet, j'imagine que c'est possible.

**Le sénateur Lawson:** Le travail de notre comité est important. Cependant, nous avons besoin de la participation des gens qui sont directement touchés et qui savent ce qui se passe dans les localités rurales du pays, avant de laisser le gouvernement décider tout simplement de déréglementer.

Nous vous remercions d'être venus nous faire part de vos vues, au nom des municipalités.

**Le sénateur Jaffer:** Je viens de la Colombie-Britannique. Je voudrais savoir si vous avez discuté de la question de la réglementation des autobus qui sont utilisés pour assurer le transport des travailleurs agricoles. J'aimerais connaître votre avis là-dessus car, comme vous le savez, ces autobus ne sont pas réglementés.

**M. Cunningham:** Vous avez raison, les autobus utilisés pour le transport des travailleurs agricoles ne sont pas directement réglementés sur le plan de la sécurité. Ils sont censés faire l'objet de contrôles de sécurité aux termes de la Loi sur les véhicules à moteur. Toutefois, comme vous le savez sans doute, bon nombre de ces autobus ont été arrêtés, vérifiés et jugés être en piètre état.

Je suppose qu'il existe un moyen de venir à bout de cette situation sous le régime de la Loi sur les véhicules à moteur. On pourrait peut-être établir des règlements pour les véhicules qui sont utilisés à l'occasion, parce que les autobus qui servent à assurer le transport des travailleurs agricoles ne sont pas utilisés l'hiver. Ils sont surtout utilisés pendant la période de récolte. Ces véhicules, avant d'être autorisés, devraient faire l'objet d'un contrôle de sécurité.

I know that most vehicles are required in B.C. to have an inspection certificate, to display a sticker on the window. I am also chief of a local fire department, and I know that our fire trucks, even though they only run 400 or 500 miles a year, are required to be inspected very thoroughly every year. We get an inspection certificate for those vehicles.

**Senator Jaffer:** I take it from what you have said that there really have not been discussions at the UBCM.

**Mr. Cunningham:** Not on that specific issue, although the issue of safety has been discussed, yes.

**Senator Lawson:** On the issue of the transportation for farm-workers, the most serious problem is that there have been a number of accidents involving vehicles that have a capacity of 12 or 15 people that in fact have had 20 or 30 or 40 people jammed into them. It is not only a case of having the vehicles inspected for safety concerns; there should be checkpoints, similar to the kind on highways for trucks, to check the number of occupants in those farm-worker vehicles.

**Mr. Cunningham:** Good point.

**Senator Adams:** I understand that industries are regulated in part out of a concern for safety, and I understand that there is a need for safe public transportation, but industries can be deregulated and still be safe.

**Mr. Cunningham:** The question of safety of course should be foremost in the minds of all of us, and I know that with regard to charter bus services there have been some accidents and some safety violations that I am personally aware of. Of course, we mentioned some of these other incidents.

The general record of Greyhound, which is the big server in B.C. as far as intercity and large transportation goes, has been remarkably good, which is obvious and stands for itself. Let's face it: We need to ensure the regulation and safety of our charter buses. How to do that, that is not really for me to say. I can make some suggestions, but I am not an expert in that area.

**The Chairman:** If there are no more questions, I would like to thank Mr. Cunningham and Ms Crawford for attending today. Feel free to send us any information that you see fit.

**Mr. Cunningham:** We have made notes, and we shall indeed. Thank you very much for inviting us. We have enjoyed appearing here.

**The Chairman:** Senators, our next witness is Mr. Holland.

**Mr. Wil Holland, Past President, British Columbia Old Age Pensioners Organization:** Honourable senators, the British Columbia Old Age Pensioners Organization is an advocacy group that has been around since 1932. We have about 8,500 members in 77 branches scattered throughout the province. When we say "advocacy," we are concerned with

Je sais que la plupart des véhicules, en Colombie-Britannique, doivent être munis d'un certificat d'inspection, d'une vignette autocollante qu'on appose sur la vitre. Je dirige également un service d'incendie à l'échelle locale, et je sais que nos camions, même s'ils ne parcourent que 400 ou 500 milles de distance par année, doivent être inspectés à fond tous les ans. On nous remet un certificat d'inspection pour ceux-ci.

**Le sénateur Jaffer:** Donc, d'après ce que vous dites, l'UMCB n'a pas vraiment abordé le sujet.

**M. Cunningham:** Nous n'avons pas abordé ce sujet en particulier, bien que nous ayons discuté de sécurité.

**Le sénateur Lawson:** Concernant le transport des travailleurs agricoles, il y a eu plusieurs accidents impliquant des véhicules de 12 ou 15 places qui transportaient 20, 30 ou même 40 personnes. C'est un problème très grave. Or, il ne suffit pas d'inspecter les véhicules pour voir s'ils répondent aux exigences en matière de sécurité. Il faudrait prévoir des postes de contrôle identiques à ceux qui existent pour les camions, le long des autoroutes, afin de vérifier le nombre de travailleurs que transportent ces véhicules.

**M. Cunningham:** Vous avez raison.

**Le sénateur Adams:** Je sais que les industries sont réglementées, en partie, pour des raisons de sécurité. Je sais aussi qu'il nous faut un système de transport public qui soit sécuritaire. Or, les industries peuvent être déréglementées et offrir en même temps un service sécuritaire.

**M. Cunningham:** La question de la sécurité devrait, bien entendu, être prioritaire. En ce qui concerne les autobus nolisés, je sais qu'il y a eu quelques accidents et quelques violations en matière de sécurité. Bien entendu, nous en avons fait état.

La feuille de route de Greyhound, le transporteur le plus important en Colombie-Britannique, en ce sens qu'il exploite des autobus interurbains et des gros autocars, est plutôt remarquable. Les faits parlent d'eux-mêmes. Il est évident que nous devons assurer la réglementation et la sécurité des autobus nolisés. Comment, je ne sais pas. Je peux faire quelques suggestions, mais je ne suis pas un expert en la matière.

**La présidente:** S'il n'y a pas d'autres questions, je voudrais remercier M. Cunningham et Mme Crawford d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. Si vous avez d'autres informations à nous transmettre, n'hésitez pas à nous les communiquer.

**M. Cunningham:** Nous avons pris des notes, et c'est ce que nous allons faire. Merci de nous avoir invités. Ce fut un plaisir pour nous de vous rencontrer.

**La présidente:** Sénateurs, nous allons maintenant entendre M. Holland.

**M. Wil Holland, ancien président, British Columbia Old Age Pensioners Organization:** Honorables sénateurs, la British Columbia Old Age Pensioners Organization est un groupe militant qui existe depuis 1932. Nous comptons environ 8 500 membres dans 77 sections à l'échelle de la province. Le terme «militant» veut dire que nous nous occupons de toutes les



anything that might affect seniors, and in that respect we like to be treated equally and fairly and in consultation when it is necessary.

Unfortunately, we do not have the resources to fully undertake detailed research in examination of all aspects of the problem here, so what our presentation aims to do is to present the experience of myself and some others. What I have done is put in some numbers and quotes from Monica Townson, for example, who took her information from Statistics Canada.

Seniors are not quite as wealthy as some people believe. Seniors are not a bunch of paupers, though. They like to pay their own way, but they want value for their money. In that regard, my written presentation includes some statistics on seniors' incomes.

I checked the Internet for travel costs. I also made telephone calls and used the cost of my own tickets during the Christmas holidays as an example of bus rates for seniors. That information can be found on the bottom of page 4 of my written presentation. If we look at the numbers in that table, there are some astonishing numbers.

I wanted to go from Abbotsford to Calgary, and then from Calgary to Edmonton. VIA Rail does not have a service directly to Calgary. You would have to go up to Edmonton and then take a feeder line down, and that is very expensive. Even with their discount fare, where one senior rides free, it still comes to \$556.40. The standard Greyhound prices were fairly high, \$474 for two people, from Edmonton to Abbotsford and Abbotsford to Calgary. The advance ticket sales were a little bit less, except the Edmonton to Abbotsford number. You will see that it is higher than the regular fare, which tells me that there is false information on the Internet.

In terms of the WestJet rate, I think the rate you get depends on how long you spend on the telephone. The longer you talk, the less the rate becomes. At least, that is what happened to me last night when I phoned them.

Nevertheless, given those kinds of numbers, why would one take the bus?

I would like to say a few things about services. I remember a trip by bus from Golden, British Columbia to Kelowna in the early 1950s, a trip that took us over the gravelly old road called the Big Bend Highway. Rogers Pass road had not been built yet. We left Golden about 9:00 p.m., and we got to Mica Creek at about two o'clock in the morning. We pulled up to a motel that had a small cafe attached to it; however, the proprietor had closed down. Our bus driver was very thoughtful, though. He pointed us to some public facilities on the property — which he illuminated with his headlights. A little bit crude perhaps, but an example of Canadian ingenuity and thoughtful service.

Last October, I had to travel from Abbotsford, B.C. to Port Elgin, Ontario. The service to and from airports was frustrating. I experienced many inconveniences.

questions qui pourraient intéresser les personnes âgées. À cet égard, nous tenons à être traités de façon juste et équitable, et aussi, le cas échéant, à être consultés.

Malheureusement, nous n'avons pas les ressources voulues pour examiner en profondeur tous les aspects du problème. Nous allons donc vous faire part, dans notre exposé, de situations que nous avons vécues. J'ai rassemblé quelques chiffres et citations de Monica Townson, par exemple, qui a obtenu les renseignements de Statistique Canada.

Les personnes âgées ne sont pas aussi riches qu'on le croit. Elles ne sont pas pauvres non plus. Elles aiment payer leur part, sauf qu'elles en veulent pour leur argent. À cet égard, mon exposé comprend quelques statistiques sur le revenu des personnes âgées.

J'ai vérifié le prix des billets dans l'Internet. J'ai fait des appels et je me suis aussi servi des billets que j'ai achetés pendant les fêtes de Noël pour vous donner une idée des tarifs autobus qui s'appliquent aux personnes âgées. Ces données figurent au bas de la page 4 de mon exposé. Vous allez voir que certains chiffres sont assez étonnants.

Je voulais me rendre d'Abbotsford à Calgary, et ensuite de Calgary à Edmonton. VIA Rail n'offre pas de service direct jusqu'à Calgary. Il faut se rendre jusqu'à Edmonton, et ensuite prendre un autre train, ce qui coûte très cher. Malgré le tarif réduit, qui permet à une personne âgée de voyager gratuitement, le billet coûte 556,40 \$. Les prix pratiqués par Greyhound étaient assez élevés, soit 474 \$ pour deux personnes d'Edmonton à Abbotsford, et ensuite d'Abbotsford à Calgary. Les billets achetés à l'avance coûtaient un peu moins cher, sauf pour le trajet Edmonton-Abbotsford. Comme vous pouvez le constater, le tarif est plus élevé que le tarif régulier, ce qui veut dire que l'information diffusée sur Internet est fausse.

Pour ce qui est des tarifs pratiqués par WestJet, je pense qu'ils sont fonction du temps que vous passez à discuter au téléphone. Plus vous parlez, plus les tarifs baissent. C'est, du moins, ce que j'ai constaté hier soir quand j'ai communiqué avec le transporteur.

Compte tenu de ces chiffres, pourquoi prendre l'autobus?

J'aimerais vous dire quelques mots au sujet du service. Au début des années 50, j'ai pris l'autobus pour me rendre de Golden, en Colombie-Britannique, à Kelowna. L'autobus a emprunté l'ancienne route en gravier appelée Big Bend. La route du col Rogers n'était pas encore construite à l'époque. Nous avons quitté Golden vers 21 heures, et nous sommes arrivés à Mica Creek vers deux heures du matin. L'autobus s'est arrêté à un motel, où il y avait un petit café. Malheureusement, celui-ci était fermé. Notre chauffeur d'autobus s'est toutefois montré attentionné. Il nous a indiqué où étaient les toilettes publiques — qu'il a éclairées avec ces phares. Je dis les choses comme elles sont. Voilà un bel exemple de l'ingéniosité et de la prévenance dont nous savons faire preuve au Canada.

En octobre dernier, j'ai dû me rendre d'Abbotsford, en Colombie-Britannique, à Port Elgin, en Ontario. Le service à destination et en provenance des aéroports était déplorable. J'ai eu de nombreux problèmes.

The more interesting experience occurred on Saltspring Island. My brother-in-law has a charter fishing business there. We delivered his boat to Saltspring Island and then we wanted to come back. We waited in the parking lot for the bus to take us to the ferry at Fulford Harbour, which is about five miles away. The bus was late. After 40 minutes, we began to realize that something was wrong. We only had a 20-minute window in which to catch the ferry, so we went to the local pub to ask someone to drive us to the ferry. Fortunately, someone offered to drive us to the ferry. We learned that the bus had broken down two weeks earlier. No notice of that was posted; there was nothing to indicate that the bus was not in service.

The point of these stories is to say that, while buses may be air-conditioned, equipped with extra roomy seating and lounge services, and so on, my experience — and probably that of others — is that there is still room for improvement of bus services.

The following are some suggestions. We think that there should be an increased efficiency and some new innovation. The Web sites need to become more user friendly, with easy access to schedules and fares, especially for the peak season and off-season times, excursion rates, discounts for seniors. If you look at the Greyhound Internet site, they talk about regular bus fares, fares for seniors, seven-day excursion fares, 14-day excursion fares, special packages, but never the bottom-line price. They need to improve their information on their Web site. As well, information about smaller bus lines, the feeder lines, is perhaps known locally, but that type of information is certainly not available for wider distribution.

I go back to my experience with Gray Line, trying to get into Port Elgin. It was difficult to get any information. There has to be improved transportation planning, including a system of minibuses. As well, I think costs have to be lowered. Otherwise, it just will not take it.

I think there is a new opportunity for buses since September 11. Because carry-on baggage is now monitored carefully — passengers are no longer able to take glass or metal objects, for example — there is a new opportunity for buses, to take over some of that travel.

I have a daughter who lives in Mississauga. I no longer enjoy the drive from Abbotsford to Mississauga; in addition, I have a hearing impairment, so I do not enjoy air travel as much. According to the Internet, I can get a Greyhound return fare to Toronto, with the senior's discount, for \$598.13. For the two of us, that is close to \$1,200, for a return fare. We can go to Europe for that amount. I would expect that, for that price, there would be overnight accommodation en route, included in the fare. It is such a haul from Vancouver.

There needs to be better integration with the service industry, such as hotels and airlines. That needs to be explored.

C'est à Saltspring Island que j'ai vécu l'expérience la plus intéressante. Mon beau-frère exploite une entreprise de location de bateaux de pêche. Nous avons laissé le bateau à Saltspring Island, et ensuite, nous avons attendu l'autobus qui devait nous ramener au traversier, à Fulford Harbour, qui se trouve à cinq milles de distance. L'autobus était en retard. Après 40 minutes d'attente, nous avons commencé à nous poser des questions. Nous n'avions plus que 20 minutes pour nous rendre au traversier. Nous sommes descendus au bistro pour voir si quelqu'un pouvait nous amener jusque là-bas. Heureusement, quelqu'un a offert de nous y conduire. Nous avons appris que l'autobus était en panne depuis deux semaines. Il n'y avait aucun avis, aucune affiche indiquant qu'il n'y avait pas de service d'autobus.

Ce que j'essaie de dire, c'est que les autobus sont peut-être climatisés, équipés de sièges plus confortables, ainsi de suite, mais d'après mon expérience — et d'autres personnes pensent sans doute la même chose — le service peut être amélioré.

Voici donc quelques suggestions. Il faudrait améliorer l'efficacité du service, y apporter des changements. Les sites Web doivent être plus conviviaux. Il faut avoir accès facilement aux horaires, aux tarifs offerts, surtout pendant les saisons de pointe et hors pointe, aux tarifs excursion, aux rabais offerts aux personnes âgées. Le site internet de Greyhound, par exemple, affiche les tarifs réguliers, les tarifs pour les personnes âgées, les tarifs pour les excursions de sept jours et de 14 jours, les tarifs spéciaux, mais jamais le prix de base. Le transporteur doit améliorer l'information qu'elle diffuse sur son site Web. Par ailleurs, les renseignements concernant les lignes d'autobus secondaires sont peut-être connus localement, mais ils ne sont pas diffusés largement.

Je reviens au voyage que j'ai fait avec le transporteur Grey Ligne, quand j'ai essayé de me rendre à Port Elgin. J'ai eu du mal à obtenir des renseignements. Il faut améliorer le service, prévoir des minibuses. Il faut aussi réduire les coûts. Sinon, je n'utiliserai plus ce mode de transport.

Je pense que de nouvelles possibilités s'offrent au transport par autocar depuis le 11 septembre. Comme les bagages à main sont maintenant vérifiés de près — par exemple, les passagers n'ont pas le droit d'apporter des objets de verre ou de métal — les autobus peuvent s'approprier une partie de la clientèle.

J'ai une fille qui habite à Mississauga. Je n'aime plus faire le trajet Abbotsford-Mississauga en voiture. De plus, j'ai de la difficulté à entendre, ce qui fait que je n'aime plus tellement voyager en avion. D'après l'Internet, Greyhound assure l'aller-retour jusqu'à Toronto pour 598,13 \$. Ce tarif comprend le rabais offert aux personnes âgées. Cela fait près de 1 200 \$ pour deux personnes. Pour ce prix, nous pouvons aller en Europe. Je m'attendrais à ce que ce tarif comprenne une unité, puisque le voyage depuis Vancouver est très long.

Il faut assurer une meilleure intégration avec l'industrie des services, comme les hôtels et les compagnies aériennes. C'est une piste qu'il faut explorer.



I am sure many members of the B.C. Old Age Pensioners Organization feel the deregulation of intercity busing has inherent dangers. We suspect that complete deregulation might result in the selection of the most profitable routes, while marginal bus line routes could be lost, and especially in the smaller rural communities that depend on such services. We also fear a loss of continued inspections for safety standards of equipment and drivers. I was once in a bus many years ago that upset, and it was an awful feeling. I think I was the second one out the window. As I standing outside of the bus, the rear wheel was still spinning. The driver had fallen asleep. Fortunately, the bus overturned in a swampy area, a boggy area, and there was minimal damage, but it is not a very thrilling experience.

In terms of bus service for smaller communities — take, Terrace, B.C., for example. It takes 24 hours to go from Terrace to Vancouver. Four years ago, it cost around \$650 to fly from Terrace to Vancouver. I do not know the current bus fare; however, there needs to be service from those small communities into Vancouver, and for those communities in between as well.

We need to maintain our bus transportation system, for a number of reasons, including cost efficiencies and protection of the environment. We believe we have a good transportation system in Canada, but it can probably do with some refinement.

**The Chairman:** Mr. Holland, what are the prospects for serving remote and rural routes with a service different from the large intercity buses? Are small vans and the like feasible options of these routes?

**Mr. Holland:** Well, if they are anything like the shuttle van that took me into Vancouver — I do not know how many hundred thousand kilometres it had on it, but it rattled and shook constantly. I think a system of micro buses would probably be better than vans, buses that could accommodate, say, 15 or 20 people. I do not really know what the answer is to that.

In the trip from Vancouver to Kamloops, for example, the bus passes the road into Ashcroft, which is 10 or 15 miles off the highway. There should be some kind connection from Ashcroft to the TransCanada Highway, so that people from Ashcroft could catch the bus. It is too costly for the bus to make a special trip into Ashcroft. There should be a minibus system whereby a passenger could be delivered to the TransCanada Highway to catch the main bus — and the main bus should know in advance that one or two, whatever the number, passengers will be making the connection. Parcels would be handled separately, of course. I am not sure how it should all be set up, but there has to be some innovation and careful thinking about these things.

**The Chairman:** You say in your conclusion that there is a need for increased efficiency and innovation. These things usually come about through competition, which you get by deregulating, and you are opposed to deregulation. What other way is there to improve things?

À mon avis, de nombreux membres de la B.C. Old Age Pensioners Organization estiment que la déréglementation du transport urbain par autocar comporte des dangers. Elle risque d'assurer le maintien des lignes plus profitables, et d'entraîner la disparition des lignes peu rentables, surtout dans les petites collectivités rurales qui dépendent de ce service. Nous craignons également qu'elle n'entraîne une baisse des contrôles de sécurité dont font l'objet l'équipement et les conducteurs. Il y a de nombreuses années, je me trouvais à bord d'un autobus qui a eu un accident. C'était affreux. Je suis sorti par la fenêtre. J'étais debout, à côté de l'autobus, et je voyais que la roue arrière tournait toujours. Le conducteur s'était endormi au volant. Heureusement, l'autobus a capoté dans un terrain marécageux. Il n'y a pas eu beaucoup de dommages, mais l'expérience était loin d'être excitante.

Pour ce qui est de la desserte des petites collectivités — prenons l'exemple de Terrace, en Colombie-Britannique. Il faut 24 heures pour se rendre de Terrace à Vancouver. Il y a quatre ans, le billet d'avion Terrace-Vancouver coûtait environ 650\$. Je ne sais pas quel est aujourd'hui le prix du billet d'autobus. Toutefois, il doit y avoir un service d'autobus entre les petites collectivités et Vancouver, et aussi entre les petites collectivités elles-mêmes.

Le transport par autobus doit être maintenu pour plusieurs raisons, y compris pour des raisons de rentabilité et aussi pour assurer la protection de l'environnement. Le Canada possède un bon système de transport, qui peut sans doute être amélioré.

**La présidente:** Monsieur Holland, quelles sont les possibilités de desserte des régions rurales et éloignées avec des véhicules différents des gros autocars? Est-ce que des véhicules comme les mini-fourgonnettes constituent une option réaliste à cet égard?

**M. Holland:** Eh bien, si elles ressemblent à la fourgonnette qui m'a amené à Vancouver — je ne sais pas combien de centaines de milliers de kilomètres elle avait parcouru, mais elle faisait un bruit de ferraille. Je préférerais qu'on utilise plutôt des minibus qui pourraient accueillir entre 15 ou 20 personnes. Je ne sais pas vraiment quelle est la réponse à cette question.

Pour le trajet Vancouver-Kamloops, par exemple, l'autobus passe par Ashcroft, qui est à 10 ou 15 milles de distance de l'autoroute. Il faudrait relier Ashcroft à la Transcanadienne, pour que les habitants d'Ashcroft puissent prendre l'autobus. Faire un détour spécial jusqu'à Ashcroft coûte trop cher. Il faudrait prévoir des minibus qui permettraient aux gens de se rendre jusqu'à la Transcanadienne, où ils pourraient prendre un autobus régulier. Il faudrait aussi que le conducteur de cet autobus sache à l'avance qu'il va accueillir un, deux ou plusieurs passagers. Le traitement des colis se ferait différemment, bien entendu. Je ne sais pas comment on devrait procéder, mais il faudrait apporter des améliorations au service. Il faut étudier la question de près.

**La présidente:** Vous dites, dans votre conclusion, qu'il faut améliorer l'efficacité, apporter des changements. Ce sont habituellement le genre de résultats qu'apportent la concurrence, la déréglementation. Or, vous êtes contre la déréglementation. De quelle autre façon peut-on améliorer les choses?

**Mr. Holland:** As I said, better information on the Internet; as well, bus drivers should be arranging en route for hotel services, et cetera.

**The Chairman:** Coming back to the van, sir. We met with senior citizens from Atlantic Canada, in Halifax, the other day, and they like the van services that have been offered, door-to-door service. Does that sound like a useful innovation that might work here?

For example, if an individual needed to go into town to a doctor's appointment, he or she could arrange to have a van pick come directly to the door.

**Mr. Holland:** I think there is some merit there. To catch an 8:30 a.m. flight out of Vancouver, an person living in Abbotsford would have to take the 5:00 a.m. shuttle from Abbotsford — which is only 65 or so kilometres from the Vancouver airport. That means an extra three and a half or four hours just to get to the airport. If that could be cut down to two hours, then, yes, I would say a van service would be desirable. That would be an example of increased efficiency.

**Senator Oliver:** Mr. Holland, I enjoyed your presentation. It was down to earth. You told us some interesting stories about your travels and about the costs of those travels, and it is something that we can go back to later on in our study.

There is no doubt that Canada is a huge country, larger than a lot of other countries in the world. As such, it takes a long time to get from point A to point B. Perhaps what the federal government ought to be looking at is a way of subsidizing or assisting entrepreneurs who are attracted to the busing industry. I am sure you would agree with me that people go into a business to make a profit, and if they cannot make a profit, they are not going to stay in the business.

**Mr. Holland:** That is right.

**Senator Oliver:** Given the long distances over which they have to travel, there could be some assistance.

As well, we, as a committee, would have to look at some kind of regulation to make sure that, if an operator did get federal money to assist with the cost of transportation to rural and remote areas, it would have to maintain certain safety standards and convenient schedules, among other things. Would you agree with that?

**Mr. Holland:** I think so. The federal government, at one time, subsidized the Canadian Pacific Railroad, for example. The payback was a unified country. There was a good payback in the long run.

I think, particularly for the smaller communities, I would agree, there needs to be some sort of subsidization.

**Senator Oliver:** I do not know much about British Columbia, the area where you are from. Are the rural communities here still quite vital, or have a lot of the younger people left to come to the big cities? If that is the case, would you agree that at the same time

**M. Holland:** Comme je l'ai mentionné, on pourrait améliorer l'information qui est diffusé sur l'Internet. De plus, les conducteurs d'autobus devraient prévoir des arrêts dans des hôtels, ainsi de suite.

**La présidente:** Revenons aux fourgonnettes. Nous avons rencontré l'autre jour des personnes âgées de la région de l'Atlantique, à Halifax. Elles aiment bien le service de fourgonnettes qui leur est offert. C'est un service porte à porte. Est-ce que vous pensez que ce genre de service vous serait utile?

Par exemple, quand une personne a un rendez-vous chez un médecin, elle fait des arrangements pour que la fourgonnette vienne la chercher à domicile.

**M. Holland:** Je trouve l'idée intéressante. La personne qui vit à Abbotsford et qui doit se rendre à Vancouver pour attraper le vol de 8 h 30 doit prendre la navette de 5 heures du matin — Abbotsford ne se trouve qu'à 65 km environ de l'aéroport de Vancouver. Or, la personne doit prévoir trois heures et demie ou quatre heures de plus pour se rendre à l'aéroport. Si on pouvait ramener cela à deux heures, alors oui, un service de fourgonnettes serait utile. Ce serait là un moyen d'améliorer l'efficacité du système.

**Le sénateur Oliver:** Monsieur Holland, j'ai bien aimé votre exposé, que j'ai trouvé très réaliste. Vous avez raconté des choses intéressantes au sujet de vos déplacements, des tarifs, et c'est un sujet sur lequel nous pourrions revenir plus tard, dans notre étude.

Il ne fait aucun doute que le Canada est un pays très vaste, plus vaste que bon nombre des autres pays du monde. Il faut beaucoup de temps pour se rendre du point A au point B. Le gouvernement fédéral devrait peut-être trouver un moyen de subventionner ou d'aider financièrement les entrepreneurs qui veulent exploiter des services d'autocar. Vous conviendrez avec moi que les gens entrent en affaires pour réaliser des profits. S'ils n'en réalisent pas, ils mettent fin à leurs activités.

**M. Holland:** C'est exact.

**Le sénateur Oliver:** On pourrait leur offrir une aide, compte tenu des grandes distances qui doivent être franchies.

Par ailleurs, il faudrait que le comité envisage une certaine forme de réglementation pour faire en sorte que l'exploitant qui obtient une aide du gouvernement fédéral pour financer la desserte des régions rurales et éloignées respecte certaines exigences en matière de sécurité, offre des horaires adéquats, ainsi de suite. Êtes-vous d'accord avec moi?

**M. Holland:** Le gouvernement fédéral a subventionné, à un moment donné, le Canadien Pacifique. Nous avons, en retour, un pays unifié. Cette aide a eu des retombées positives à long terme.

Je pense qu'il faudrait prévoir une aide quelconque, surtout pour les petites collectivités.

**Le sénateur Oliver:** Je ne connais pas beaucoup la Colombie-Britannique, qui est votre province d'origine. Est-ce que les collectivités rurales sont toujours très dynamiques, ou est-ce qu'il y a de nombreux jeunes qui vont s'installer dans les grandes villes?



that we are thinking about busing we should be trying to find other ways to revitalize the rural communities, to get more economic opportunity there to justify even a minibus going in?

**Mr. Holland:** Yes. Our entire economy, everything, is interrelated in some way.

For example, there is a train from Mission to downtown Vancouver. The fare is \$30.00. There are, I believe, four trains each morning from Mission. They sit in Vancouver all day and do nothing, and then the four trains come out in the evening after the workday is over. That is not efficient.

On the topic of young people, yes, they want to live in the larger urban centres; that is where all the excitement is. However, many of them cannot afford to live downtown. House prices in Vancouver are exorbitant.

If you go east of downtown, however, house prices drop by at least \$1,000 for every mile out from Vancouver. The implication of that, though, is pressure on the transportation system. People commute from as far away as Hope, Chilliwack, Abbotsford, Langley, White Rock, Mission, Agassiz. People commute from all those communities because they cannot afford to live downtown, where their jobs are. The result is heavy highway traffic, smog, et cetera. Everything is interrelated. We need something to fix that.

**Senator Jaffer:** I want to thank you for your presentation. We appreciate you dedicating your private time to make this presentation to us. I was very interested in your travel stories and how important bus service is to seniors.

For those seniors who are physically challenged, what services are available to them? Are there adequate services for seniors who are physically challenged?

**Mr. Holland:** I am afraid I am not in a very good position to answer that. I know there are those small vans that move people around within cities; however, I am not aware of how handicapped people are handled on the larger bus systems. It is important though.

**Senator Jaffer:** You talked about improving information about bus schedules, et cetera, on the Internet. From your experience, are a lot of seniors using the Internet?

**Mr. Holland:** More and more are. Four or five years ago, the number was about 25 percent. I have heard some people say that now up to 50 percent of seniors use the Internet. Whether those numbers are correct or not, I do not know.

**Senator Lawson:** While there are many services available to seniors who have disabilities, et cetera, we have to concern ourselves with those seniors who are not physically challenged but who still need access to transportation.

**Mr. Holland:** That service is called handyDART.

Si tel est le cas, ne devrions-nous pas, pendant que nous examinons le transport par autobus, trouver d'autres moyens de revitaliser les collectivités rurales, d'assurer leur développement économique, ce qui justifierait leur desserte même par des minibus?

**M. Holland:** Absolument. Dans un sens, tous les secteurs de l'économie sont liés entre eux.

Par exemple, il y a un train qui assure la navette entre Mission et le centre-ville de Vancouver. Le trajet coûte 30 \$. Il y a quatre trains qui partent de Mission tous les matins. Ils attendent à Vancouver toute la journée, et repartent, le soir, une fois la journée de travail terminée. Ce n'est pas très efficace.

Pour ce qui est des jeunes, oui, ils veulent vivre dans les grands centres urbains où la vie est plus excitante. Toutefois, bon nombre d'entre eux ne peuvent se permettre de vivre au centre-ville, car le prix des maisons à Vancouver est exorbitant.

Toutefois, dans le secteur est du centre-ville, chaque mille qui nous sépare de Vancouver entraîne une baisse d'au moins 1 000 \$ du prix des maisons. Or, c'est le système de transport qui écope. Les gens font la navette de centres aussi éloignés que Hope, Chilliwack, Abbotsford, Langley, White Rock, Mission, Agassiz. Ils le font parce qu'ils ne peuvent se permettre de vivre au centre-ville, là où se trouve leur emploi. Par conséquent, les routes sont congestionnées, il y a du smog, ainsi de suite. Tous ces facteurs sont liés entre eux. Il faut corriger la situation.

**Le sénateur Jaffer:** Je tiens à vous remercier de votre exposé. Nous sommes heureux de vous rencontrer. Vous avez parlé de vos déplacements, de l'importance que revêt le service d'autobus pour les personnes âgées, et je trouve cela fort intéressant.

Quels services offre-t-on aux personnes âgées qui sont aux prises avec des difficultés physiques? Est-ce que ces services sont adéquats?

**M. Holland:** Je m'excuse, mais je ne suis pas bien placé pour répondre à votre question. Je sais qu'il y a des fourgonnettes qui assurent le transport des gens à l'intérieur des villes. Toutefois, je ne sais pas si les handicapés ont accès aux autobus plus grands. La question, toutefois, est importante.

**Le sénateur Jaffer:** Vous avez dit qu'il fallait améliorer la qualité des renseignements sur les horaires d'autobus, ainsi de suite, qui sont diffusés sur l'Internet. D'après votre expérience, y a-t-il beaucoup de personnes âgées qui utilisent l'Internet?

**M. Holland:** Elles sont de plus en plus nombreuses à le faire. Il y a quatre ou cinq ans, environ 25 p. 100 des personnes âgées utilisaient l'Internet. D'après ce qu'on m'a dit, ce chiffre atteindrait maintenant 50 p. 100. Toutefois, je ne sais pas si ce chiffre est exact.

**Le sénateur Lawson:** Les personnes aux prises avec des difficultés physiques ont accès à de nombreux services. Cependant, nous devons également nous intéresser aux personnes âgées qui n'ont pas de déficience physique, mais qui ont besoin de services de transport.

**M. Holland:** Nous avons ce que nous appelons le service handyDART.

**Senator Lawson:** Yes. I know that my mother-in-law would make arrangements to be picked up at the seniors' home she lived at. They would pick her up and take her to an appointment, and then take her back to her residence. Sometimes they would ask us to deliver her partway to Langley. That service is very effective; the system works well for them. However, I think it has limited application because of cutbacks in the field of health.

Is there a handyDART system up in your area?

**Mr. Holland:** Yes. If you happen to live on Vancouver Island or one of the Gulf Islands, some such location, and your general practitioner refers you to a specialist in Vancouver, say, you will be given a referral slip by your doctor and your transportation will be provided free of charge. I do not think that has been cut back, as far as I know.

**Senator Lawson:** I want to know how to expand that type of system, to care for a lot more people. I do not quite know how we are going to do that.

The bus operator we heard from this morning said that if deregulation were to take effect 35 or 40 communities would lose their bus service.

**Mr. Holland:** That is right. There are problems related to health care. People are often hospitalised in communities far from their homes. How does an elderly person visit his or her spouse in the hospital, if that hospital is miles away?

**Senator Lawson:** I do not have the answers, but we will certainly have to find them. One thing I am certain of is that the government must not move speedily into deregulation without hearing from involved people — the bus operators and the users. We must understand their needs and bring them together. I think this committee, under the auspices of our chairman, will write a report that will be a major ingredient in trying to find a solution for that.

**Mr. Holland:** I wish you every success.

**Senator Gustafson:** I have just one short comment. Transportation is very regional in this country. Each province is different. You talked about all the people who commute into Vancouver daily. That is quite different from the situation in Manitoba or Saskatchewan. It will be very difficult to develop a program that will facilitate the whole country.

**Senator Lawson:** As a farmer, Senator Gustafson, have you considered perhaps a horse and buggy? It is an environmentally friendly and safe mode of transportation.

**Senator Gustafson:** We are getting awfully close to that now.

**The Chairman:** Mr. Holland, thank you very much for participating in this proceeding.

Our next witnesses are Mr. Paul Landry and Mr. James Storie of the British Columbia Trucking Association.

**Le sénateur Lawson:** Je le connais. Ma belle-mère s'arrangeait pour qu'on vienne la chercher au foyer. Ils venaient la chercher, l'accompagnaient à son rendez-vous et la ramenaient ensuite au foyer. Parfois, ils nous demandaient de les rencontrer à mi-chemin, à Langley. C'est un programme très efficace qui fonctionne bien. Toutefois, il n'est pas offert sur l'ensemble du territoire en raison des réductions décrétées dans le domaine de la santé.

Est-ce que le service handyDART est offert dans votre région?

**M. Holland:** Oui. Si vous habitez l'île de Vancouver ou les îles Gulf et que votre médecin vous envoie chez un spécialiste à Vancouver, votre transport sera assuré gratuitement sur présentation d'une lettre de votre médecin. Je ne crois pas que ce service ait été réduit.

**Le sénateur Lawson:** Je voudrais savoir comment étendre ce service, l'offrir à un plus grand nombre de personnes. Je ne sais pas comment nous pouvons le faire.

D'après le transporteur que nous avons entendu ce matin, une quarantaine de collectivités vont perdre leur service d'autobus si la déréglementation entre en vigueur.

**M. Holland:** C'est exact. Il y a des problèmes pour ce qui est de l'accès aux soins de santé. Les gens sont souvent hospitalisés dans des collectivités situées loin de chez eux. Comment une personne âgée peut-elle rendre visite à son conjoint si l'hôpital se trouve à des milles de distance?

**Le sénateur Lawson:** Je n'ai pas les réponses, mais je vais certainement les trouver. Ce dont je suis entre autres sûr, c'est que le gouvernement ne doit pas agir de façon précipitée dans le dossier de la déréglementation sans entendre les personnes en cause — les autocaristes et les voyageurs. Nous devons comprendre leurs besoins et rassembler les deux parties. Je crois que notre comité, sous la direction de notre président, rédigera un rapport qui servira grandement à essayer de trouver une solution.

**M. Holland:** Je vous souhaite de réussir.

**Le sénateur Gustafson:** J'ai juste une brève observation. Le transport a un caractère très régional dans notre pays. Chaque province est différente. Vous avez parlé des gens qui se rendent à Vancouver tous les jours pour aller travailler. La situation est très différente au Manitoba ou en Saskatchewan. Il sera très difficile de mettre au point un programme qui facilitera les choses à l'échelle du pays.

**Le sénateur Lawson:** En tant qu'agriculteur, sénateur Gustafson, avez-vous songé à un cheval et à une charrette? C'est un mode de transport écologique et sûr.

**Le sénateur Gustafson:** Nous nous rapprochons terriblement de cela maintenant.

**La présidente:** Monsieur Holland, merci beaucoup de votre participation à ces délibérations.

Nos prochains témoins sont M. Paul Landry et M. James Storie de la British Columbia Trucking Association.



**Mr. Paul Landry, President and Chief Executive Officer, British Columbia Trucking Association:** Madam Chair, honourable senators, thank you for the opportunity to speak with you today about bus transportation issues. First, I will provide a little background information about our association.

The British Columbia Trucking Association is a recognized voice of the commercial motor carrier industry in British Columbia. We were formed in 1913, and our objectives are to advise our members on all matters affecting the commercial motor carrier industry, to promote and protect the rights and interests of the owners of motor carrier companies, and to promote just and fair government regulations and enforcement thereof.

Notwithstanding our name, the B.C. Trucking Association represents 37 bus companies in the province that operate about 800 buses. Our bus company members provide both scheduled and charter operations, as well as sightseeing and tourist services. The gentleman with me today is primarily in the sightseeing and tourist business. We believe that our member companies handle well in excess of 50 percent of the non-transit business in British Columbia.

I know the committee wishes to deal with many other issues related to the bus industry, but I will start off by talking about the question of regulation and deregulation. Our members have been grappling with the issue since 1998, when the federal government first tabled Bill C-77.

As outlined in a submission you heard this morning, our members have been frustrated by the inability of governments at all levels to clearly articulate whether the industry is to continue to be regulated or whether or not it will be deregulated. This uncertainty puts our industry in an awkward position. Business decisions have to be made with some sense of where we are going in the future. I think it is fair to say that there are diverse opinions in our industry regarding the threats and opportunities associated with deregulation. I am sure that as you have crossed the country you have seen those sorts of stressors and strains in terms of charter companies and scheduled bus companies presenting different views.

However, regardless of which side of the fence bus companies are on, in British Columbia in any case, it is almost universally agreed that the Motor Carrier Commission does not do a good job in terms of regulating our industry because their decision-making processes are both time-consuming and cumbersome. For our members it is difficult to run a business and respond to customers and markets in that kind of environment. It is our view that the Motor Carrier Commission frustrates ethical and compliant bus companies who wish to play by the rules, while having little negative impact on companies that do not play by the rules.

Notwithstanding the problems with the Motor Carrier Commission, it is the BCTA's view that the provincial government is more likely to be able to deal decisively with the

**M. Paul Landry, président-directeur général, British Columbia Trucking Association:** Madame la présidente et honorables sénateurs, je vous remercie de l'occasion que vous nous offrez de vous parler aujourd'hui des questions relatives au transport par autocar. Je vais tout d'abord vous donner des informations générales sur notre association.

La British Columbia Trucking Association est le porte-parole reconnu de l'industrie des transporteurs routiers commerciaux en Colombie-Britannique. La création de notre association remonte à 1973 et nos objectifs sont de conseiller nos membres sur toutes les questions touchant l'industrie du transport routier commercial, afin de promouvoir et de protéger les droits des transporteurs routiers et de favoriser l'adoption de règlements gouvernementaux justes et équitables de même que leur application.

En dépit de son nom, la British Columbia Trucking Association représente 37 entreprises de transport par autocar de la province, ce qui représente une flotte d'environ 800 autocars. Nos entreprises d'autocars membres offrent des services à horaire fixe et nolisés de même que des visites touristiques. Nous croyons que nos entreprises membres assurent au-delà de 50 p. 100 des opérations sans transit en Colombie-Britannique.

Je sais que le comité souhaite se pencher sur beaucoup d'autres questions se rapportant à l'industrie de l'autocar, mais je vais commencer par parler de la réglementation et de la déréglementation. Nos membres sont aux prises avec le problème depuis 1988, année où le gouvernement fédéral a déposé pour la première fois le projet de loi C-77.

Comme quelqu'un l'a dit ce matin dans un exposé, nos membres ont été déçus de l'incapacité des gouvernements de tous les paliers à déterminer clairement si l'industrie doit continuer à être réglementée ou non. Cette incertitude place notre industrie dans une position délicate. Nous devons prendre des décisions d'affaires tout en sachant un peu vers où nous nous dirigeons. Je crois qu'il est juste de dire que les opinions divergent dans notre industrie au sujet des menaces et des possibilités associées à la déréglementation. Je suis convaincu qu'au cours de vos déplacements à travers le pays vous avez senti ces tensions et ces pressions en écoutant les différents points de vue des affréteurs et des exploitants d'autocars à horaire fixe.

Cependant, peu importe le côté de la clôture où se trouvent les transporteurs par autocar, en Colombie-Britannique à tout le moins, on s'entend presque pour dire que la Motor Carrier Commission éprouve du mal à réglementer notre industrie parce que ses processus de décision dans un premier temps exigent un temps considérable et, dans un deuxième temps, sont lourds. Nos membres ont du mal à exploiter une entreprise et à satisfaire leurs clients et les marchés dans un tel contexte. Nous sommes d'avis que la Motor Carrier Commission frustre les transporteurs qui se plient à la règle et à la déontologie en ayant très peu d'effet sur les exploitants qui ne les respectent pas.

En dépit des problèmes qui se posent avec la Motor Carrier Commission, la British Columbia Trucking Association estime que le gouvernement provincial est plus vraisemblablement en

question of regulation in the short-term, since, unlike the federal government, it does not have to broker arrangements among the different provinces. BCTA bus members would prefer to deal with our provincial government about regulatory matters. In fact, over the course of the last number of years, we have been involved with the Motor Carrier Commission in efforts to streamline regulation and reduce red tape — red tape as it applies to operating authorities, permits, tariffs and fleet size.

As you are undoubtedly aware, the government in British Columbia is undergoing substantial changes in terms of the role of government. We are seeing many agencies subject to budgetary cuts. In addition, their very roles in terms of provision of services to the public are being called into question. The Motor Carrier Commission is probably being looked at as we speak, with a decision likely to be made this year with regard to its future.

Given that there is not much change in regulation at the federal level, we would prefer to see the provinces and their constituents carry out their own evaluations in terms of the bus industry. In addition, the BCTA bus members support certain regulations that were outlined in a brief I believe you have previously seen related to Motor Coach Canada. These deal primarily with the role of government in terms of the future of the bus industry.

The first is strategy. We think that the federal government needs to determine the national passenger strategy for both urban and rural Canadians and determine, within that context, what the assigned future role of the inter-city bus mode will be.

From an environmental standpoint, we think that buses play an important future in terms of enabling Canada to address the Kyoto commitments, although I guess nothing has been signed yet. Canadians want to see some changes made in terms of greenhouse emissions. Presuming that the cost of private car travel will increase substantially over the next decade, we think government should specify how the role of a bus mode should be enhanced to ensure mobility for all Canadians.

Third, from a taxation standpoint, we think that a higher capital cost allowance for bus equipment — at least equal to the 40 percent declining balance classification now in effect for the motor freight industry — be introduced to encourage fleet roll-over to the more environmentally friendly four-stroke diesel engine technologies and to encourage modal shift away from private car usage.

mesure de prendre une décision en ce qui concerne la réglementation à court terme car, à la différence du gouvernement fédéral, il n'a pas à négocier d'ententes entre les différentes provinces. Les membres de notre association préféreraient faire affaire avec notre gouvernement provincial en matière de réglementation. En fait, au cours des dernières années, nous avons collaboré avec la Motor Carrier Commission pour moderniser les règlements et réduire les lourdeurs administratives — les lourdeurs administratives telles qu'elles s'appliquent aux autorisations de circuler, aux permis, aux tarifs et à la taille du parc.

Comme vous le savez sans doute, le gouvernement de la Colombie-Britannique est en train de modifier sensiblement le rôle du gouvernement. De nombreux organismes subissent des compressions budgétaires. En outre, leurs rôles comme prestataires de services au public sont remis en question. La Motor Carrier Commission fait probablement l'objet d'un examen en ce moment; une décision devrait être prise cette année quant à son avenir.

Étant donné que peu de changements sont apportés aux règlements au niveau fédéral, nous préférierions que les provinces procèdent à leur propre évaluation de l'industrie du transport par autocar. En outre, les exploitants d'autocars membres de la British Columbia Trucking Association souscrivent à certains règlements dont il a été question dans un mémoire associé à Motor Coach Canada que vous avez déjà vu. Ceux-ci traitent surtout du rôle du gouvernement en ce qui a trait à l'avenir de l'industrie du transport par autocar.

Premièrement, il y a la stratégie. Nous croyons que le gouvernement fédéral pourrait établir la stratégie nationale du transport pour passagers tant pour les Canadiens des régions rurales qu'urbaines et déterminer, dans ce contexte, le rôle futur du transport interurbain par autocar.

Deuxièmement, du point de vue environnemental, nous croyons que les autobus joueront un rôle important en permettant au Canada de respecter ses engagements dans le cadre de l'Accord de Kyoto même si je suppose que rien n'a encore été signé. Les Canadiens veulent que des améliorations en ce qui a trait aux émissions de gaz à effet de serre. À supposer que le coût du transport par voiture particulière privée augmente sensiblement au cours de la prochaine décennie, nous croyons que le gouvernement devrait déterminer dans quelle mesure le rôle du transport par autocar devrait être accru pour assurer la mobilité de tous les Canadiens.

Troisièmement, du point de vue de l'impôt, nous croyons qu'une hausse de la déduction pour amortissement en ce qui a trait aux autocars — au moins égale à la valeur résiduelle de 40 p. 100 présentement en vigueur pour l'industrie du transport de marchandises par route — doit être effectuée afin d'encourager les exploitants à remplacer leurs véhicules par d'autres modèles équipés d'un moteur diesel quatre temps plus écologique et afin d'inciter les gens à passer de l'automobile privée au transport modal.



While we do not know to what extent this committee is prepared or able to deal with the issue of competition between public transit and private bus companies, our association has consistently held the position that government resources should not be used in competition with tax paying private companies. There are a number of local examples of where that sort of thing is happening.

Madam Chair, that is the sum of my comments. I would be very pleased to answer any questions the committee might wish to ask me.

**The Chairman:** Is the non-deregulation of the industry still appropriate and should some or all of the industry be deregulated now or at some point in the foreseeable future?

**Mr. Landry:** As you can appreciate, the members of my association have different views on that. In the past, however, we have presented the government the position that charter bus services should be deregulated, while scheduled bus services continue to be regulated. I must say that this position is under review by my bus membership, so I am not exactly sure of where we are going. However, it has been our position that the bus industry is well supplied in terms of good quality services and the public is protected through forms of legislation other than entry control from a consumer protection standpoint. Services are well priced, very affordable, and of course, high quality.

**The Chairman:** I understand that trucking was economically deregulated in British Columbia a number of years ago. Could you give us your views on the benefits and drawbacks of the new regime?

**Mr. Landry:** For the trucking industry, prior to deregulation, I guess the horse was out of the barn already. It was just a matter of formality to deregulate the industry. I think it has always been the purpose of regulatory bodies for both the bus and trucking industries to try and match the supply of equipment to a demand for equipment. Certainly in the trucking industry, we were and have been for many years in an over-supply situation, so there was very little for the regulators to do. Any efforts to deal with applications in a sensible scientific and fair way were probably wasted, because, as I say, the industry was already oversupplied. There was very little likelihood that matching the supply of equipment to the demand for equipment would ever be achieved, so they were dealing with very isolated, small decisions in the context of a very competitive market.

**The Chairman:** Are the differences between the provincial bus regimes, which have developed over the last decade, detrimental to the industry or to the travelling public? If they are, what is the appropriate remedy and which level of government should implement it?

**Mr. Landry:** I have to speak of course from the experience of my members. I think it is fair to say that the different provincial regimes have not been an issue in terms of our province reaching a

Même si nous ne savons pas dans quelle mesure votre comité est disposé ou apte à examiner la question de la concurrence entre les entreprises de transport en commun et les propriétaires d'autobus privé, notre association a toujours estimé que les ressources gouvernementales ne devraient pas être utilisées lorsqu'il s'agit de soutenir la concurrence d'entreprises privées qui paient des impôts. Les exemples locaux de situations de ce genre foisonnent.

Madame la présidente, c'est tout pour mes observations. Je répondrai avec plaisir aux questions que les membres du comité voudront bien me poser.

**La présidente:** La non-déréglementation de l'industrie est-elle toujours pertinente et est-ce qu'une partie ou l'ensemble de l'industrie devrait être déréglementée maintenant ou à un certain moment dans un avenir prévisible?

**M. Landry:** Comme vous pouvez le constater, les membres de mon association ne partagent pas tous le même point de vue à cet égard. Par le passé, toutefois, nous avons fait savoir au gouvernement que les services d'autobus nolisés devraient être déréglementés alors qu'il faudrait que ce soit le contraire pour les services à horaire fixe. Je dois dire que comme les propriétaires d'autocar membres de notre association sont en train d'examiner la question, je ne suis pas tout à fait sûr de la direction que nous prendrons. Cependant, notre position était que l'industrie de transport par autocar offre beaucoup de services de qualité et que les consommateurs sont protégés par des lois plutôt que par des contrôles d'entrée sur le marché. Les services, de grande qualité et offerts à un prix approprié il va sans dire, sont très abordables.

**La présidente:** Je crois savoir que le camionnage a été économiquement déréglementé en Colombie-Britannique il y a quelques années. Pourriez-vous nous parler des avantages et des inconvénients du nouveau régime?

**M. Landry:** Avant la déréglementation, je suppose que le processus était déjà bien amorcé dans l'industrie du camionnage. La déréglementation de l'industrie n'était qu'une formalité. Les instances de réglementation du transport tant par autocar que par camion ont toujours eu pour raison d'être d'essayer de faire correspondre l'offre à la demande. Il est certain que l'offre dans l'industrie du transport par camion était et a été pendant de nombreuses années excédentaire, de sorte que les organes de réglementation avaient très peu à faire. Tous les efforts déployés pour traiter les demandes de manière sensée, scientifique et équitable ont probablement été gaspillés parce que, comme je l'ai dit, l'offre était excédentaire au départ. Il était très peu probable que l'on réussirait à faire correspondre l'offre de matériel à la demande. On était donc confronté à des décisions pointues et très isolées au sein d'un marché extrêmement compétitif.

**La présidente:** Les différences qui se sont manifesté entre les différents régimes provinciaux de transport par autobus au cours des dix dernières années nuisent-elles à l'industrie ou au public voyageur? Dans l'affirmative, quels seraient les correctifs à apporter et quel ordre de gouvernement devrait s'en charger?

**M. Landry:** Je dois répondre naturellement en fonction de l'expérience vécue par mes membres. Il est juste de dire que les différents régimes provinciaux n'ont pas joué dans la décision de

decision on the question of regulation versus deregulation. Our concerns relate primarily to the provision of services within British Columbia. We have not set our minds to whether or not that is a good thing, except to say that our recommendation, which is that federally nothing changed from this perspective that we be allowed to deal with it locally. I think that probably by inference means that we are not particularly concerned.

**Senator Oliver:** One of the fascinating things about a study like this is that you hear from a wide variety of witnesses from different provinces and you begin to see how diverse and difficult the problems are. One of the advantages, however, of having someone like you appear before us is that you have practical knowledge and experience, and can give us the data and information that we need to make a sound decision in the end.

With that preamble, I want to ask you a few questions that are more specific. I notice that in your papers, you have asked questions of us and you have not answered them. I am going to put those very questions to you and ask you for an answer. For instance, in your summary you say that what has to be done is "the development of a national passenger strategy for both urban and rural Canadians." What would you like to see in such a strategy?

**Mr. Landry:** Senator, you make a very good point about the questions that we pose. As Canadians, we hear a lot about the air industry, about Air Canada, about what happened to Canadian and Canada 3000. There is a great deal of debate and discussion about the air industry, perhaps less so in terms of rate. It seems to me that the workhorse — although perhaps not in terms of numbers — but the bus industry has served this country very well. I am not an expert on precisely what role the bus industry should play, but I would think it would be in terms of providing low-cost, intercity services — primarily to rural communities — to people who can either not afford or do not have access to other modes. I think the committee's task has been to look at why there has been a decline in terms of bus transportation services.

The experts should be looking in a scientific and a very objective way as to how that can be accomplished — either in the context of a new regulated environment that might promote additional new or perhaps different services or in a regulated environment that would provide some sort of subsidized provision of services to rural communities.

I know that is not a very scientific answer, but I do not hold myself out to be an expert. I do know that if I want to find plenty of information on the air industry, there are many places I can look. Likewise, with respect — to a lesser extent — the rail industry. There is virtually no debate on the bus industry, and I

notre province de réglementer ou de déréglementer l'industrie. Nous nous préoccupons essentiellement de la prestation de services en Colombie-Britannique. Nous n'avons pas encore décidé si c'était là une bonne chose, sauf pour demander, si le gouvernement fédéral ne change rien sur ce plan, qu'on nous laisse régler nos problèmes localement. Cela signifie probablement, implicitement, que nous ne sommes pas particulièrement préoccupés.

**Le sénateur Oliver:** Une des choses fascinantes d'une étude de ce genre, c'est qu'on entend le point de vue de divers témoins venant de plusieurs provinces. C'est à ce moment-là qu'on commence à comprendre à quel point les problèmes sont variés et difficiles à résoudre. Un des avantages, toutefois, d'entendre un témoin comme vous, c'est que vous avez des connaissances pratiques et une expérience concrète et que vous pouvez nous fournir les données et les renseignements dont nous avons besoin pour prendre une décision éclairée.

Cela étant dit, je tiens à vous poser quelques questions plus précises. Je remarque, dans vos documents, que vous avez posé des questions, mais que vous n'y avez pas répondu. Je vais donc vous poser ces mêmes questions et vous demander d'y répondre. Par exemple, dans votre résumé, vous affirmez que ce qu'il faut faire, c'est d'élaborer une stratégie nationale de transport pour passagers de milieux tant urbains que ruraux au Canada. Que devrait inclure une pareille stratégie?

**M. Landry:** Sénateur, vous avez bien raison au sujet des questions que nous posons. En tant que Canadiens, nous entendons beaucoup parler de l'industrie du transport aérien, d'Air Canada, de Canada 3000 et de Canadien. Un vif débat fait rage au sujet de l'industrie du transport aérien, mais peut-être moins pour ce qui est de ses tarifs. Il me semble que la bête de somme — bien que ce ne soit peut-être pas vrai en termes de nombres —, bref que l'industrie du transport par autocar a fort bien répondu aux besoins du Canada. Je ne suis pas expert du rôle précis que devrait jouer l'industrie du transport par autocar, mais si vous voulez mon avis, on attendrait d'elle un service de transport interurbain à faible coût — principalement vers les collectivités rurales, pour les voyageurs qui n'ont pas accès à d'autres modes de transport ou qui ne peuvent pas se les payer. La tâche du comité est de voir pourquoi il y a un déclin dans les services de transport par autocar.

Il faudrait que les experts étudient de manière scientifique et impartiale des moyens d'atteindre cet objectif — soit dans le contexte d'une nouvelle réglementation qui pourrait favoriser la création de nouveaux services ou, peut-être, des services différents ou encore d'une réglementation dans le cadre de laquelle la prestation de services aux localités rurales serait subventionnée jusqu'à un certain point.

Je sais que ma réponse n'a rien de très scientifique, mais je ne me prétends pas un expert. Je sais par contre que, si je cherche plein d'information sur l'industrie du transport aérien, il existe de nombreuses sources. Il en va de même, dans une moindre mesure, pour l'industrie du transport par rail. Par contre, il n'existe



think this is a healthy process and I commend the minister and the Senate committee for looking at it.

**Senator Oliver:** Normally, when you take government away from trying to run a business — because it generally does a bad job — and you leave competition between two entrepreneurs or two companies out to make a profit, the consumer ultimately benefits. Would you favour, therefore some kind of a busing system that retained the essence and the guts of a free-enterprise system, but with government support on issues such as safety and scheduling and so on?

**Mr. Landry:** Generally speaking, senator, yes. I think the private sector can be very innovative in terms of providing new cost-effective services, and I think that definitely has to be the basis for whatever policy moves forward.

**Senator Oliver:** The second question you asked us is how the role of bus mode should be enhanced to ensure mobility for all Canadians. What is your answer to your question?

**Mr. Landry:** I think that whatever it is we do needs to be done in an objective way. We need to look at other models that have been applied in the U.S. or perhaps in Europe. I am afraid I do not have the opportunity or resources to do that kind of thing. Some days I wish I did, it would be nice to deal with a single issue.

In any case, I think there are good examples elsewhere and I encourage the committee to look at this in a very objective way. Look where there have been successes and failures and learn from those. I cannot believe in this world that there are not some very good examples in terms of models that we might be able to follow.

**Senator Oliver:** I appreciate your comments on CCA. What is it now and what would you like to see cap the cost amounts?

**Mr. Landry:** We would like to see it follow the same approach that has been taken with respect to the trucking industry.

**Senator Oliver:** Yes, but what is it now?

**Mr. Landry:** Forty per cent store.

**Mr. James Storie, President, Vancouver Trolley Company, British Columbia Trucking Association:** For the trucking industry. For the bus industry, it is 30 per cent.

**Senator Oliver:** You are looking for 10 per cent?

**Mr. Landry:** That is correct.

**Senator Oliver:** Are there any other tax changes you feel might help and assist?

pratiquement rien au sujet de l'industrie du transport par autocar. J'estime donc que l'actuel processus est sain et je félicite le ministre et le comité sénatorial de l'avoir amorcé.

**Le sénateur Oliver:** Habituellement, quand vous détournez le gouvernement de vouloir diriger l'entreprise — parce qu'il le fait habituellement mal — et que vous laissez jouer la concurrence entre deux entrepreneurs ou deux entreprises, c'est le consommateur qui en sort gagnant en bout de ligne. Seriez-vous favorable, par conséquent, à un régime de transport par autocar qui conserverait les caractéristiques essentielles de la libre entreprise, mais qui jouirait du soutien gouvernemental à certains égards comme la sécurité, le nombre de trajets et ainsi de suite?

**M. Landry:** Sénateur, en règle générale, je serais effectivement favorable à un pareil régime. L'entreprise privée peut faire preuve de beaucoup d'innovation pour assurer de nouveaux services rentables, et je crois que c'est certes là-dessus que devra s'appuyer la politique, quelle qu'elle soit.

**Le sénateur Oliver:** La deuxième question que vous posez est de savoir de quelle façon on pourrait accroître le rôle joué par l'autocar comme mode de transport de manière à assurer la mobilité de tous les Canadiens. Comment répondez-vous à cela?

**M. Landry:** Quelles que soient les décisions prises, il faudra qu'elles soient prises en toute objectivité. Il faut examiner d'autres modèles qui ont servi aux États-Unis ou, peut-être, en Europe. Je crains de ne pas avoir la possibilité ou les ressources voulues pour faire ce genre d'analyse. Certains jours, j'aimerais bien les avoir, je me dis qu'il serait agréable de traiter d'une seule et unique question.

Quoi qu'il en soit, je crois que l'on peut s'inspirer d'expériences vécues ailleurs et j'encourage le comité à examiner cette question en toute objectivité. Voyons ce qui a été réussi et ce qui a échoué et tirons-en leçon. Je ne peux pas croire qu'en ce bas monde, il n'y a pas de très bons exemples dont nous pourrions nous inspirer.

**Le sénateur Oliver:** Je comprends ce que vous avez dit au sujet de la déduction pour l'amortissement. Quelle est-elle actuellement et quel plafond de coût vous plairait?

**M. Landry:** Nous aimerions qu'on adopte la même approche à notre égard que celle qui a été appliquée à l'industrie du transport par camion.

**Le sénateur Oliver:** Oui, mais de combien est la déduction actuellement?

**M. Landry:** De 40 p. 100.

**M. James Storie, président, Vancouver Trolley Company, British Columbia Trucking Association:** Elle est de 40 p. 100 pour l'industrie du transport par camion. Par contre, dans l'industrie du transport par autocar, elle est de 30 p. 100.

**Le sénateur Oliver:** Vous aimeriez donc obtenir 10 p. 100 de plus?

**M. Landry:** C'est juste.

**Le sénateur Oliver:** Y a-t-il d'autres changements fiscaux qui selon vous aideraient?

**Mr. Landry:** That is the only one I feel competent to speak on.

**Senator Lawson:** We had a conference here a few weeks ago. Premier Campbell brought the cabinet and the members of the legislature together. He invited the parliamentarians both from the Senate and the House of Commons and the mayors of the 15 largest cities to come together “on a non-partisan basis and see what we can do to help British Columbia. How can we improve the economy?”

One of the things we talked about was transportation. There was a lot of concern and the focus was on the delays at the border. I thought Premier Campbell made a very keen observation when he said that the border is one thing, but it is getting to the border.

As you and I both know, we have probably increased the population by one million people in the last 25 years and we have not built one single new road, so we are on the verge of gridlock, trying to move trucks, trying to move buses, trying to move anything. I was pleased to hear the premier say they were concentrating on four different routes going to the border and if they can get rid of some of the road blocks and delays and so on, that will speed up the process significantly. Then, again, we keep talking about another crossing, you look at the view out here, you see across the water, another crossing about there.

From time to time, we hear suggestions to do what they did in New Brunswick and build a bridge from here to Vancouver Island. This is a great idea; it will cost billions of dollars and so on. We have all these major programs, however I notice in my own backyard — which is 152nd and 32nd, just this side of White Rock — that we have had the worst problem trying to get on and off the freeway. They talked about it for 12 years. Two years ago, they rearranged the interchange. It did not cost very much. In fact, it did not cost anything because now there is going to be a major shopping complex, and the Mayor of Surrey was able to persuade the shopping complex to build the access and egress.

What happened as a result? Each morning and evening, it saves people getting on and off six to ten minutes. Multiply this time by the times hundreds of thousands of people going there and for trucks and buses and I think you will agree that that is a huge savings.

Following the Senate hearings about the waterfront and security problems down there, senators St. Germain, Forrestall and I had a further meeting. We met with the senior officials of the port. As we toured the port, one of them raised a question. He said that they have these new HOV lanes on the Port Mann Bridge and that they liked to move trucks at night. They wanted to know why were prohibited from using those HOV lanes at night when they are not being used by anyone else. Would it not make sense to speed up the process for buses and trucks to do

**M. Landry:** C'est le seul pour lequel je m'estime suffisamment compétent pour en parler.

**Le sénateur Lawson:** Il y a eu une conférence ici, il y a quelques semaines. Le premier ministre Campbell a regroupé les membres du Cabinet et les membres de l'assemblée législative. Il a invité les parlementaires tant du Sénat que de la Chambres des communes et les maires des 15 plus grandes villes à se réunir dans un esprit non sectaire pour voir ce que l'on peut faire pour aider la Colombie-Britannique. Comment peut-on améliorer son économie?

Une des questions abordées a été le transport. Il suscitait beaucoup de préoccupations, et on parlait surtout des retards à la frontière. Le premier ministre Campbell a fait une observation à mon avis très juste quand il a dit que c'est une chose d'être retardé à la frontière, mais encore faut-il pouvoir s'y rendre.

Comme nous le savons tous deux, la population de la province a probablement augmenté d'un million au cours des 25 dernières années. Or, il ne s'est pas construit une seule nouvelle route pendant ce temps, de sorte que notre réseau routier est presque saturé. Il n'y a plus moyen de rouler, qu'il s'agisse de camions, d'autocars ou d'autres véhicules. J'ai donc été ravi d'entendre le premier ministre dire que son gouvernement se concentrait sur quatre routes différentes se rendant à la frontière. S'ils parviennent à éliminer certains des embouteillages et des retards, entre autres, cela accélérera le processus sensiblement. On passe aussi notre temps à parler d'un autre endroit de traversée. Regardez dehors. Vous voyez là-bas, de l'autre côté de l'eau, un autre endroit de traversée, là environ.

De temps en temps, on nous suggère de faire la même chose qu'au Nouveau-Brunswick en construisant un pont jusqu'à l'île de Vancouver. C'est une excellente idée qui coûtera des milliards de dollars. Malgré tous ces grands programmes, je constate que dans mon propre secteur — délimité par la 152<sup>e</sup> et la 32<sup>e</sup>, juste de ce côté-ci de White Rock — nous avons connu les pires problèmes pour accéder à l'autoroute et en sortir. Cela faisait 12 ans qu'ils parlaient de résoudre le problème. Il y a deux ans, ils ont réaménagé l'échangeur. Cela n'a pas coûté très cher. En fait, cela n'a même rien coûté car il y aura bientôt à proximité un énorme centre commercial, et le maire de Surrey a réussi à convaincre les promoteurs du centre de construire les voies d'accès et de sortie.

Quel a été le résultat? Et bien que tous les matins et tous les soirs, les automobilistes gagnent entre six et dix minutes. En sachant que des centaines de milliers de voitures, des camions et des autobus empruntent ces voies chaque jour, je pense que vous serez d'accord avec moi pour reconnaître qu'il s'agit d'un gain de temps très appréciable.

À la suite des audiences sénatoriales concernant la façade maritime et les problèmes de sécurité dans ce secteur, les sénateurs St. Germain, Forrestall et moi-même avons participé à une autre réunion. Nous avons rencontré les dirigeants du port. Pendant que nous visitons les installations portuaires, l'un d'eux a posé une question. Il disait qu'il y avait maintenant de nouvelles voies réservées aux véhicules multi-occupants sur le pont Port Mann et qu'il aimerait que les camions puissent les utiliser la nuit. Il voulait savoir pourquoi il leur était interdit d'utiliser ces voies la



that? You and I could probably find 50 or 100 of those little roadblocks. We are talking about the federal government's very good infrastructure program. Instead of talking about the huge ones, if we concentrate on those small ones we might be saving hundreds of thousands of hours a day and speeding up the movement of buses and trucks if we just came together on those kinds of problems.

Your association would know every one of those. If we had a crash program over two or three or four years, similar to what is happening here is happening in Alberta, Saskatchewan and every other province across the country. If we only spent some time and money and focus on some sort of a crash program to deal with those efficiencies, we might cut costs. We certainly would save huge costs to the trucking industry, I am sure you would agree with that. That is really a question.

**Mr. Landry:** I do agree with that, Senator Lawson, but I must say that infrastructure, like the bus industry, is like the weather: everybody talks about it and nobody does anything about it. I think that there are many pinch points in the lower mainland. We do have to make better use of what we have. We can have a freight transportation strategy that looks at the needs of commercial vehicles specifically because the freight has to move and the people have to move. We need to move buses through traffic; we have to make special provisions for them. There is no question that has to happen.

I must also say that I do not agree with one aspect of what you said. I do not think that federal government's infrastructure program is all that wonderful. Even though we have to make better use of what we have today. There is a need for investments in terms of infrastructure development. Port Mann Bridge is a pinch point; the Massey Tunnel is a pinch point. You are familiar with all of these. When I see what is going on in the U.S. in terms of infrastructure development and the role that their federal government plays compared with what is going on in Canada, I must say, in strong terms, that it is shameful that there is not more federal participation in terms of infrastructure. The Government of British Columbia has said that it is getting out of the business of building roads. Well, I suppose that means that the private sector is going to build roads. We have a need for creative and innovative approaches to infrastructure development. I do not think it is the single role of any level of government. At the same time I am not sure that, my comment regarding the benefits of private enterprise notwithstanding, there is still a significant role for government leadership in terms of infrastructure development.

nuit alors que personne d'autre ne les empruntait. Ne serait-il pas plus judicieux d'accélérer le processus permettant aux autobus et aux camions de circuler sur ces voies? Vous et moi pourrions probablement trouver 50 ou 100 exemples d'obstacles du même genre. Nous parlons de l'excellent programme d'infrastructures du gouvernement fédéral. Au lieu de discuter de grands projets, pourquoi ne pas se concentrer sur des petits, nous pourrions ainsi gagner des centaines de milliers d'heures par jour et rendre la circulation des autobus et des camions plus fluide. Si seulement nous pouvions conjuguer nos efforts pour trouver une solution à ces problèmes.

Votre association doit les connaître tous. Si nous avions un programme d'urgence étalé sur deux, trois ou quatre ans, pour que la situation évolue de la même façon ici, qu'en Alberta, en Saskatchewan et dans toutes les autres provinces du pays, si seulement nous étions prêts à consacrer du temps et de l'argent à une sorte de programme d'urgence visant à réaliser ces économies, nous pourrions réduire les coûts. Nous permettrions à l'industrie du transport routier de réaliser des économies substantielles, et je suis sûr que vous êtes d'accord sur ce principe. Il faut vraiment étudier la question.

**M. Landry:** Bien sûr que j'approuve cette idée, sénateur Lawson, mais je dois dire que les infrastructures et l'industrie des autobus sont comme le temps: tout le monde en parle, mais personne n'y peut rien. Je pense qu'il y a beaucoup de goulots d'étranglement dans les basses terres du Fraser. Nous devons mieux utiliser ce que nous avons. Nous pourrions adopter une stratégie de transport des marchandises axée sur les besoins des véhicules commerciaux, parce que les marchandises et les personnes doivent se déplacer. Nous devons faciliter la circulation des autobus; nous devons prévoir des dispositions spéciales pour eux. La situation doit absolument changer.

Je dois ajouter que je ne partage pas votre opinion sur un point. Je ne pense pas que le programme d'infrastructures du gouvernement fédéral soit si merveilleux. Même en utilisant mieux ce que nous avons aujourd'hui, il faut investir dans le développement des infrastructures. Le pont Port Mann et le tunnel Massey constituent des goulots d'étranglement. Vous le savez très bien. Lorsqu'on voit ce que font les États-Unis pour le développement des infrastructures et que l'on compare le rôle que joue le gouvernement fédéral américain avec la place qu'occupe le gouvernement canadien, on constate à quel point la participation du gouvernement du Canada dans le développement des infrastructures est faible; c'est honteux. Le gouvernement britanno-colombien a dit qu'il se retirait de la construction des routes. Je suppose que c'est le secteur privé qui prendra le relais. Nous devons adopter des approches créatives et novatrices pour le développement des infrastructures. Je ne pense pas que cela relève strictement d'un ordre de gouvernement, quel qu'il soit. En même temps, en dépit de ce que j'ai pu dire au sujet des bénéfices des entreprises privées, je ne suis pas sûr que le gouvernement puisse encore jouer un rôle déterminant dans le développement des infrastructures.

**Senator Lawson:** I agree. The U.S. system, where taxes coming from gas wind up at the federal government and are dedicated back to an exclusive fund for roads and bridges and so forth, is far superior to ours.

**Mr. Landry:** I agree.

**Senator Lawson:** The Massey Tunnel, for those who are not aware, was the Dease Island Tunnel. When that was proposed, they said it would not work environmentally and that it was not possible from an engineering point of view. The minister of the day — a fellow named Phil Gaglardi — claimed it would be a triumph of imagination over engineering. He went ahead and built it over everybody's protest. Funny thing, the day after it opened, you could not find a single critic. So, we agree.

**Senator Forrestall:** I have a couple of question that may not help our study much, but the answers would be interesting nonetheless.

First, with respect to concerns about Kyoto, a number of people have come before us expressed concerns about the atmosphere and whatnot. We have had some good new diesel technology and outboard motors. Somebody earlier today suggested that perhaps for the foreseeable future — and that scares me a little bit — we have to rely on diesel. I would have thought we were closer to the dual cell technology than that. Do you know very much about these two energy systems? I do not know.

**Mr. Landry:** Not very much.

**Senator Forrestall:** I just wondered if the fuel cell produces enough power. These are big trucks with enormous engines and whatnot. Can you help us out a little bit?

**Mr. Storie:** There is new, rather exciting technology out there. Westport, a local Vancouver company has obtained orders throughout North America for a new technology they have, which is a natural gas-diesel type of product. My vehicles are propane fuelled, and we do that because it is an environmentally friendly fuel. Among other products we have, we do the shuttle in Stanley Park. In the presentation we made to the parks board, we stressed how environmentally friendly these are compared to the propane vehicles. Part of the frustration of changing a fleet over to Westport or the Ballard fuel cell is that there is no incentive from government to help to do it. It is a cost you take on yourself. I would love to see some type of incentive provided — whether it is in lower fuel taxes for example, to help people that take those steps to get cleaner-fuel vehicles.

**Le sénateur Lawson:** Je suis d'accord. Le système américain, qui permet au gouvernement fédéral de prélever des taxes sur l'essence et de les verser dans un fonds exclusif réservé aux routes et aux ponts, entre autres, est nettement supérieur au nôtre.

**M. Landry:** C'est vrai.

**Le sénateur Lawson:** Le tunnel Massey, pour ceux qui ne le sauraient pas, était le tunnel de l'île Dease. Lorsqu'on a proposé de le construire, des voix se sont élevées pour dire que ce n'était pas un projet viable d'un point de vue environnemental ni techniquement possible. Le ministre de l'époque, un certain Phil Gaglardi, avait déclaré qu'il s'agirait d'un triomphe de l'imagination sur l'ingénierie. Il est allé de l'avant, en dépit de toutes les protestations. Ironie du sort, le jour suivant l'ouverture du tunnel, toutes les critiques s'étaient tues. Nous sommes donc bien d'accord.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais poser deux ou trois questions qui ne devraient pas beaucoup nous aider dans notre étude, mais dont les réponses pourraient néanmoins être intéressantes.

Tout d'abord, un certain nombre de personnes sont venues nous exprimer leurs préoccupations quant aux possibles dommages causés à l'atmosphère, dans le cadre du Protocole de Kyoto. Nous avons fait des progrès au chapitre de la technique du diesel et des moteurs amovibles. Quelqu'un a déclaré plus tôt qu'il se pourrait que dans un avenir prévisible — et cela m'effraie un petit peu — nous consommions davantage de diesel. Je pensais que nous étions plus près que cela de la technologie de la cellule duale. En savez-vous beaucoup sur ces deux systèmes énergétiques? Je ne sais pas.

**M. Landry:** Pas beaucoup.

**Le sénateur Forrestall:** Je me demande si les piles à combustible produisent suffisamment d'énergie pour les gros camions équipés d'énormes moteurs. Pourriez-vous nous éclairer un peu?

**M. Storie:** Il s'agit d'une technologie nouvelle, plutôt intéressante. Westport, une entreprise vancouveroise, reçoit des commandes de partout en Amérique du Nord pour une nouvelle technologie qu'elle a mise au point, un produit bi-énergie fonctionnant à la fois au gaz naturel et au diesel. Mes véhicules fonctionnent au propane et nous voulons utiliser ce carburant car nous pensons qu'il est sans danger pour l'environnement. En outre, nous nous occupons aussi de la navette du parc Stanley. Dans l'exposé que nous avons présenté au conseil d'administration des parcs, nous avons mis l'accent sur le caractère écologique de ce carburant comparé au propane. Une partie de la frustration que suscite le fait de changer la flotte pour adopter la technologie de Westport ou la pile Ballard, c'est que le gouvernement n'offre aucune mesure incitative. Nous devons assumer seuls les coûts. J'aimerais beaucoup qu'on m'encourage — ne serait-ce qu'en diminuant les taxes sur le carburant, par exemple. Cela inciterait aussi les gens à opter pour des véhicules consommant des combustibles écologiques.



With the Ballard technology, the test vehicles have adequate power for certainly urban transportation. I am not sure how they will perform on the highway, but they are quite capable of working in an urban environment. We will just have to see how long it takes before that they can be used on a regular basis.

**Senator Forrestall:** You say "adequate" for urban transportation. That would be about a 54-seat passenger transit?

**Mr. Storie:** I am referring to the type of roads on which the vehicles will be running. I cannot say how it will be on a long highway, but the technology will be adequate for running around a city.

**Senator Forrestall:** As nice as the new technology and diesel is, and as you said, it can be married with Westport, are we going to be saddled with diesel for the rest of our lives? I am a fan of diesel; my wife has 390,000 kilometres on her diesel car. However, I ask the question because of the importance this has and how you structure and what the look of transit is going to be.

**Mr. Storie:** Here in Vancouver we have fleet of trolleys powered by electricity. They are in the process of ordering new trolleys. People have been asking why it is that while many other cities in North America are taking on the Westport technology, which makes for cleaner and less expensive vehicles, we are looking at electrical trolleys here. I think alternative fuels are something that should be looked at with an open eye, because we are seeing technology change every day.

**Senator Forrestall:** Would you give the incentive to the production companies or would you give it to the user?

**Mr. Storie:** Well, I manufacture trolleys as well as run them, but I think the operator deserves the incentive. The operator who is willing to make the investment to use this type of fuel should be given an incentive to do so and should be encouraged in every way possible.

**Senator Lawson:** Last fall I attended, with the federal minister, the fuel cell technology group that has been established at UBC. They were presented with \$2.7 million on top of some \$13 million that they previously available. They gave a demonstration of a bicycle they rode around the parking lot a few times — it certainly seemed to work very well without being pedalled. They gave a very optimistic report and predicted that within the next decade, fuel cell technology will be as common as diesel technology is today.

With respect to the Ballard technology, they also said they are running tests on 50-seat buses for one of the companies in the U.S.

**Mr. Storie:** Yes. They have a couple of test vehicles that they are operating.

Avec la technologie Ballard, les véhicules testés ont suffisamment de puissance pour le transport urbain. Je ne sais pas quelle serait leur performance sur l'autoroute, mais je suis sûr qu'ils peuvent très bien fonctionner en ville. Reste à savoir combien de temps cela prendra avant que l'utilisation de ces véhicules se généralise.

**Le sénateur Forrestall:** Vous considérez qu'ils sont adéquats pour le transport urbain. Parlez-vous d'un autobus de 54 places?

**M. Storie:** Je parle du type de routes sur lesquelles ces véhicules seraient appelés à rouler. Je ne peux pas dire comment cela irait sur une autoroute, mais la technologie est adaptée à la circulation en ville.

**Le sénateur Forrestall:** Même si la nouvelle technologie et le diesel sont très bien et, comme vous l'avez dit, qu'ils peuvent s'adapter à la technologie Westport, devons-nous utiliser le diesel pour le restant de nos jours? Je suis un fan du diesel; la voiture diesel de ma femme affiche 390 000 km au compteur et elle fonctionne encore. Toutefois, je pose cette question en raison de l'importance que cela revêt et de la façon dont vous structurez et envisagez le transport en commun.

**M. Storie:** Ici, à Vancouver, nous disposons d'une flotte d'autobus électriques. Ils sont sur le point d'en commander de nouveaux. Des gens ont demandé comment il se faisait qu'alors que d'autres villes d'Amérique du Nord adoptaient la technologie Westport — qui permet d'utiliser des véhicules plus écologiques et moins chers —, nous utilisions encore des autobus électriques. Je pense que nous devrions sérieusement considérer la possibilité de recourir à des combustibles de remplacement car la technologie ne cesse d'avancer.

**Le sénateur Forrestall:** Préféreriez-vous que les mesures incitatives s'appliquent aux producteurs ou aux exploitants?

**M. Storie:** Et bien, je fabrique et je fais rouler des autobus électriques, mais je pense que les exploitants méritent de bénéficier de mesures incitatives. On devrait aider et encourager de toutes les façons possibles les utilisateurs qui souhaitent investir dans des véhicules fonctionnant avec ce type de combustible.

**Le sénateur Lawson:** L'automne dernier, j'ai participé, avec le ministre fédéral, aux activités d'un groupe de travail de l'Université de Colombie-Britannique oeuvrant dans le domaine de la technologie des piles à combustible. Celui-ci a reçu 2,7 millions de dollars, en plus des 13 millions qu'il avait déjà obtenus. Il a fait rouler pour nous, à plusieurs reprises, sur le terrain de stationnement, une bicyclette qui semblait avancer très bien sans qu'il soit nécessaire de pédaler. Ce groupe a produit un rapport très optimiste et prédit que d'ici 10 ans, la technologie des piles à combustible sera aussi courante que la technologie diesel l'est aujourd'hui.

Pour ce qui est de la technologie Ballard, les membres de ce groupe ont également dit qu'ils effectuaient des tests sur des autobus de 50 places pour une compagnie américaine.

**M. Storie:** C'est exact, ils ont deux ou trois véhicules à l'essai.

**Senator Lawson:** As I understand from their report, they are having considerable success with that as well.

**Senator Forrestall:** I am sorry, Madam Chair, I was thinking in terms of a thirty-wheel truck, with five or six axels.

**Senator Lawson:** Absolutely.

**Senator Forrestall:** Eight million pounds

**Senator Lawson:** That is what they are aiming for.

**Senator Forrestall:** Will it haul them up the hills?

**Senator Lawson:** They expect to have that technology for that purpose. I think the priority was dealing with buses, for city buses.

**Mr. Storie:** They have entered into agreements with companies such as Cummins and others, where they are producing engines for trucks now. I know that Westport is doing that. I believe Ballard is looking at other engines; they have entered into agreements with many international builders for that purpose.

**Senator Lawson:** The federal government certainly has indicated their positive response to it. They made a very generous loan to Ballard, and they are doing it out here. So they have put quite a few millions of dollars in both of those areas, so they seem convinced that it has merit.

**Senator Adams:** Two years ago we studied a few trucking companies. Buses, of course, are different because they carry passengers and do not have to haul freight. Some trucking companies are satisfied with the regulations and some bus companies want to restrict the regulations. Why is that? A truck driver running his rig on the highway may drive for 12 hours; is a bus driver subject to the same regulation, the same hours? Train engineers drive for only four hours and are paid \$80,000 a year. Can bus drivers only drive so many kilometres on a particular run before being relieved by another driver? How does the system work?

**Mr. Landry:** Hours of service for both industries are exactly the same. There is a good argument as to why the bus industry should have different regulations, but as things presently stand and probably into the foreseeable future, hours of service are the same for both industries.

**Senator Adams:** Maintenance costs are high with respect to trucks. They must be checked after a certain number of kilometres. Is that why you are concerned mostly about safety?

**Mr. Landry:** With regard to vehicle standards and vehicle inspections, the regime is the same for buses and trucks in British Columbia. The brake standards, steering, tires and so forth are all out of the same regulations governing motor carriers. Periodic inspections on the vehicles are required every six months for both trucks and buses, so there really is nothing that distinguishes the

**Le sénateur Lawson:** D'après ce que j'ai compris à la lecture de leur rapport, ils remportent un succès considérable sur ce terrain également.

**Le sénateur Forrestall:** Pardon, madame la présidente, je pensais à un camion de 30 roues équipé de cinq ou six essieux.

**Le sénateur Lawson:** Absolument.

**Le sénateur Forrestall:** De huit millions de livres.

**Le sénateur Lawson:** C'est ce qu'ils visent.

**Le sénateur Forrestall:** Ce véhicule leur permettra-t-il de monter les côtes?

**Le sénateur Lawson:** C'est dans ce but qu'ils veulent utiliser cette technologie. Je pense que la priorité est de s'occuper des autobus, des bus de ville.

**M. Storie:** Ils ont conclu des ententes avec des entreprises comme Cummins qui fabriquent actuellement des moteurs de camions. Je sais que Westport fait cela aussi. Je crois que Ballard étudie d'autres moteurs; elle a d'ailleurs signé des ententes avec de nombreux constructeurs étrangers.

**Le sénateur Lawson:** Il est certain que le gouvernement fédéral s'est montré très concilient. Il a accordé un prêt très généreux à Ballard. Il a injecté pas mal de millions de dollars dans cette entreprise; il semble convaincu des avantages de cette technologie.

**Le sénateur Adams:** Il y a deux ans, nous avons examiné quelques entreprises de camionnage. Les autobus, bien sûr, sont différents parce qu'ils transportent des passagers et ne tirent pas de charges. Certaines entreprises de camionnage sont satisfaites de la réglementation en vigueur, mais plusieurs compagnies d'autobus voudraient la soumettre à des restrictions. Pour quelles raisons? Un camionneur peut conduire son véhicule sur l'autoroute pendant 12 heures; un chauffeur d'autobus est-il soumis aux mêmes règles, au même nombre d'heures de travail? Les conducteurs de train ne conduisent que quatre heures par jour et ils sont payés 80 000 \$ par année. Les chauffeurs d'autobus peuvent-ils conduire aussi longtemps sans être relevés par un collègue? Comment fonctionne ce système?

**M. Landry:** Les heures de service sont exactement les mêmes pour les deux industries. C'est une bonne question que de se demander pourquoi les chauffeurs d'autobus devraient être soumis à une réglementation différente. Toujours est-il que dans l'état actuel des choses le nombre d'heures de service est le même dans les deux industries et cela restera ainsi à court terme.

**Le sénateur Adams:** Les coûts d'entretien des camions sont élevés. Ces véhicules doivent être révisés après un certain kilométrage. Est-ce la raison pour laquelle la question de la sécurité vous préoccupe au plus haut point?

**M. Landry:** Pour ce qui est des normes et des inspections concernant les véhicules, en Colombie-Britannique, le régime qui s'applique est le même pour les autobus que pour les camions. Les normes relatives aux freins, à la direction, aux pneus et ainsi de suite, sont exactement les mêmes que celles qui régissent le transport routier professionnel. Les camions et les autobus sont



busing industry from the trucking industry. Licensing standards are essentially the same, medicals and that sort of thing, so there is nothing very different.

It is our understanding in both cases that safety in the busing industry has improved steadily over the last decade or so, and it certainly has in the trucking industry as well. There has been a steady improvement.

**Senator Adams:** Do you have an idea as to how much it costs to have a truck safety tested every six months?

**Mr. Landry:** That is a good question. I am not sure. I think the inspection takes something like an hour or an hour and a half and costs something like \$100 per bus.

**Senator Adams:** I want to get rid of my car in Ottawa because it costs me over \$2,000 to get the safety check if I want to sell it; but if I do not get the safety check, then I cannot sell it.

**Mr. Landry:** I think one of the differences between the truck and bus industry and regular road users is that there is a requirement for a daily inspection on commercial equipment, so brakes have to be checked on a daily basis — lights, tires, windshields, that sort of thing. There is a very high standard. It is folly for people in either industry to not maintain their vehicles. There is a great public responsibility in terms of sharing the roads. From a business perspective, who would want to do business with a bus company that has a bus parked by the side of the road because it has broken down or they have a bad safety record? Likewise with the trucking industry. We are in the business of providing service, and service means the equipment keeps running and keeps running safely.

There are exceptions to the rule, of course, there are companies out there that should not be there, and we think the governments need to do more about that, but they really are the exceptions.

**Senator Adams:** Do truck drivers require more training and more medicals than bus drivers?

**Mr. Landry:** The standards are not different. I do not think that the drivers are monitored more closely. I think both professional truck drivers and bus drivers are subject to random medicals, unless reported. If something comes up, obviously, at a physician's office, then the physicians are required to report problems. This may be different in other jurisdictions, but in British Columbia, there is sort of a random draw in terms of medicals. Every year a certain number will be required to take a medical. Based on the results of those sort of random tests, if you

soumis à des inspections tous les six mois, donc il n'y a vraiment rien qui distingue l'industrie du transport par autobus du camionnage. Les conditions d'octroi de permis sont semblables, tout comme les exigences relatives aux examens médicaux, pour n'en citer que quelques-unes. Donc il n'y a vraiment rien de très différent.

D'après ce que nous comprenons, dans les deux cas, la sécurité dans l'industrie du transport par autocar s'est améliorée progressivement depuis une dizaine d'années environ, et certainement dans l'industrie du transport par camion aussi. L'amélioration a été constante.

**Le sénateur Adams:** Avez-vous une idée de ce qu'il en coûte de faire faire les vérifications de sécurité des camions tous les six mois?

**M. Landry:** C'est une bonne question. Je n'en suis pas sûr. Je pense que l'inspection prend quelque chose comme une heure ou une heure et demie et coûte environ 100 \$ par autocar.

**Le sénateur Adams:** Je veux me débarrasser de ma voiture à Ottawa parce que la vérification de sécurité me coûtera 2 000 \$ si je veux la vendre; mais si je ne fais pas cette vérification, je ne peux pas la vendre.

**M. Landry:** Je pense que l'une des différences entre l'industrie des camions et des autobus et celle des automobiles ordinaires, c'est l'exigence d'inspection quotidienne de l'équipement commercial, alors les freins doivent être vérifiés tous les jours — les phares, les pneus, le pare-brise, ce genre de choses. Les critères sont très rigoureux. C'est de la folie, pour les gens de l'une ou l'autre industrie, de ne pas entretenir leurs véhicules. Le partage des routes comporte une grande responsabilité publique. D'un point de vue commercial, qui voudrait faire affaire avec une compagnie de transport par autocar dont un véhicule est en panne au bord de la route ou qui a un mauvais dossier de sécurité? C'est la même chose pour l'industrie du camionnage. Notre domaine, c'est la prestation de service, et le service, cela signifie que l'équipement fonctionne, et continue de fonctionner en toute sécurité.

Il y a des exceptions à la règle, bien entendu, il y a des compagnies qui ne devraient pas exister, et nous pensons que les gouvernements devraient faire plus de ce côté-là, mais ce sont vraiment des exceptions.

**Le sénateur Adams:** Est-ce que les camionneurs doivent avoir plus de formation et d'examen médicaux que les chauffeurs d'autocar?

**M. Landry:** Les critères ne sont pas bien différents. Je ne crois pas que les chauffeurs soient suivis de plus près. Je crois que les camionneurs professionnels et les chauffeurs d'autocar font l'objet d'examen médicaux aléatoires, à moins d'avoir été signalés. Évidemment, si quelque chose est découvert dans le cabinet du médecin, il est tenu de signaler le problème. Ce peut être différent dans d'autres provinces, mais en Colombie-Britannique, il y a une espèce de tirage au sort, pour les examens médicaux. Chaque année, un certain nombre de

like, a judgment has been made that that is an appropriate way to go.

**Senator Oliver:** Some provincial regulators concerned with the traffic of have appeared before us in other jurisdictions. During your presentation today, you had some rather harsh words for the MCC. You said it was time-consuming and cumbersome, and that it frustrates ethical and compliant bus companies while having little negative impact on companies ignore the rules.

You are referring to a provincial regulatory organization here in British Columbia. Do they use the need and the necessity of the public interest test? Is that one of the problems that you were concerned about? Could you give us a little more insight into what your main concern is about the way they conduct their business?

**Mr. Landry:** Certainly, senator. First, dealing with issues other than public necessity and convenience, there is the whole question of tariffs that need to be approved and schedules.

**Senator Oliver:** What is the problem there?

**Mr. Landry:** The problem is that companies change schedules and tariffs over the course of the year maybe three times for different seasons. Usually by the time you get your schedule in and it is approved, the bus companies are in another season already, so most of them just go ahead and apply whatever charges they think are appropriate. Eventually the Motor Carrier Commission gets around to saying something, whether it is approval or disapproval, whatever. It is the same thing with schedules. Something changes and in our industry, you have to be ready. The decision-makers have to be in a position to respond quickly to recognize the needs of the company.

**Senator Oliver:** What is a more efficient way of dealing with it? In other words, should this kind of thing be regulated?

**Mr. Landry:** It is our view that the most that would be required would be a simple filing, so that if tariff changes occur, you just file the tariff. If the public has a complaint about that tariff, then of course the commission has factual information on file and can deal with it at that point.

Likewise with schedules: simply file, and the commission can look at it on an exceptional basis, rather than having to review everything.

**Senator Oliver:** In other words, you would like some regulations, but not too many?

**Mr. Landry:** We think that if there is a role at all, it is from an oversight standpoint rather than a regulatory standpoint.

Allow me to add one more example. Unlike many other jurisdictions in Canada, British Columbia regulates fleet size, so you might have 100 vehicles, but you need 101 because you have some new business coming from offshore. An application has to be made.

chauffeurs se font dire de passer un examen médical. D'après les résultats de ce genre d'examen aléatoire, si on veut, il a été déterminé que c'est une bonne façon de procéder.

**Le sénateur Oliver:** Nous avons entendu le témoignage, dans d'autres provinces, de membres d'organismes de réglementation qui se préoccupent de la circulation. Lors de votre présentation, aujourd'hui, vous avez tenu des propos assez négatifs à l'endroit de la MCC. Vous avez dit que les processus exigent un temps considérable et sont lourds et frustrant les transporteurs qui se plient à la règle et à la déontologie, tout en ayant très peu d'effets sur les exploitants qui ne les respectent pas.

Vous parlez d'un organe provincial de réglementation d'ici, en Colombie-Britannique. Est-ce qu'il fait le test de l'intérêt public? Est-ce que c'est l'un des problèmes qui vous préoccupent? Pourriez-vous nous dire plus précisément ce qui vous gêne le plus dans sa façon de faire?

**M. Landry:** Certainement, sénateur. Tout d'abord, à part l'aspect de l'utilité publique, il y a tous les aspects des tarifs qu'il faut approuver, et des horaires.

**Le sénateur Oliver:** Où est le problème?

**M. Landry:** Le problème, c'est que les compagnies modifient leurs horaires et leurs barèmes de tarifs peut-être trois fois au cours de l'année, selon les saisons. Généralement, lorsque les barèmes finissent par être approuvés, on est déjà à une autre saison, alors la plupart des transporteurs vont tout simplement de l'avant et appliquent les barèmes qu'ils jugent appropriés. La MCC finit par dire quelque chose, que ce soit une approbation ou un rejet. C'est la même chose avec les horaires. Quelque chose change et, dans notre industrie, il faut être prêts à réagir. Les organes de décision doivent être en mesure de réagir rapidement répondre aux besoins des transporteurs.

**Le sénateur Oliver:** Quel est le moyen le plus efficace d'y parvenir? Autrement dit, est-ce le genre de choses qu'il faudrait réglementer?

**M. Landry:** D'après nous, il faudrait tout au plus une simple procédure de dépôt au dossier, de manière à ce que, s'il y a un changement de tarif, il suffise de verser le nouveau barème au dossier. Si le public veut se plaindre du tarif, alors, bien entendu, la commission a des données concrètes et peut composer avec la plainte à ce moment-là.

C'est la même chose avec les horaires: il suffit de les déposer et la commission peut les examiner au besoin, plutôt que de devoir tout examiner.

**Le sénateur Oliver:** Autrement dit, vous voudriez des règles, mais trop?

**M. Landry:** Nous pensons que s'il y a un rôle à jouer, c'en est un de supervision plutôt que de réglementation.

Permettez-moi d'ajouter un autre exemple. À la différence de bien d'autres provinces du Canada, la Colombie-Britannique réglemente la taille du parc, alors vous pouvez avoir 100 véhicules, mais s'il vous en faut 101 lorsque surviennent de nouvelles opportunités de l'étranger, il faut déposer une demande.



**Senator Oliver:** To get an extra one.

**Mr. Landry:** To get an extra bus. So there is this sort of silly game that is played in British Columbia that if you have 110 plates — which is permission to operate 110 vehicles — your business drops to 90, you only need 90 vehicles, you put 20 plates in the drawer and you wait for the business to come back. There is not a good understanding what is actually happening out there because people are playing these games. We are saying that if you have the authority to do certain things — say servicing a community or providing services within a certain area — then it is best left to the business community to decide how they will meet the demands.

**Senator Oliver:** What about the entry of a small player, for example, someone who has 15 buses. Is it difficult for them to get into business and get routes and tariffs and so on here in British Columbia?

**Mr. Landry:** I think it is extremely difficult. Now, I have never had to go through the process myself, but I would guess it would be probably a year to two years, depending on who is objecting.

**Senator Oliver:** Because it has to go through the MCC process once again?

**Mr. Landry:** Application process, review of application, objections, public hearing, that sort of thing — and this is the charter industry, which is well supplied by perhaps hundreds of authority holders. It is rather an interesting situation.

**Senator Oliver:** Mr. Storie, you are an entrepreneur. You know my view that we should not have too much regulation, but leave a little bit to the free enterprise and the market place, competition.

**Mr. Storie:** I agree 100 percent. Mr. Landry looks a little nervous to throw this over to me about the Motor Carrier Commission, I believe, because I have seen situations. I currently own 11 vehicles, own and operate 11 vehicles.

**Senator Oliver:** Eleven buses?

**Mr. Storie:** Trolleys. I have a new one coming on board shortly. I have certificates to operate eight of them, and the rest of them I operate on temporary operating certificates. I have applied for licences for certificates for those vehicles. I applied for five new certificates, was granted two. During the summer, my vehicles are all on the road, so I thought I clearly demonstrated that I had business enough for 11 vehicles. For no reason, I have to reapply and continue operating on temporary operating certificates during the season until such time as I am granted authority to operate them.

**Senator Oliver:** You are not losing anything just because it says "temporary," you can still do all your routes?

**Mr. Storie:** Oh, yes, but I have to be aware of what date the temporary certificate runs out. I have to renew it, I have to put in the applications, I have to pay a fee — you cannot forget the fees

**Le sénateur Oliver:** Pour en avoir un de plus.

**M. Landry:** Pour avoir un autocar de plus. Alors on joue ce jeu bête, en Colombie-Britannique, c'est-à-dire qu'il peut y avoir quelqu'un qui a 110 plaques d'immatriculation — soit l'autorisation d'exploiter 110 véhicules — mais dont l'entreprise se réduit à 90 autocars; il n'a donc plus besoin que de 90 plaques, mais il met 20 plaques dans le tiroir et attend que ses affaires reprennent. Il est difficile de cerner vraiment la situation quand les gens jouent ce genre de jeu. Nous disons que si on a l'autorité de faire certaines choses — disons de desservir une collectivité ou de fournir des services dans une certaine région — il vaut mieux laisser la communauté des affaires décider de la manière dont la demande sera satisfaite.

**Le sénateur Oliver:** Et si entre en scène une petite entreprise, par exemple, quelqu'un qui a 15 autocars. Lui est-il difficile d'entrer sur le marché, de faire approuver des circuits, des tarifs et tout cela ici, en Colombie-Britannique?

**M. Landry:** Je pense que c'est extrêmement difficile. Maintenant, je n'ai jamais eu à passer par-là moi-même, mais je crois qu'il faut probablement un an ou deux, selon qui s'y oppose.

**Le sénateur Oliver:** Parce qu'il faut encore passer par la MCC?

**M. Landry:** Le processus de demande de permis, d'examen de la demande, des objections, des audiences publiques, ce genre de choses — et c'est l'industrie du transport par autocar de louage, qui est bien servie par, peut-être, une centaine de détenteurs du pouvoir. C'est une situation plutôt curieuse.

**Le sénateur Oliver:** Monsieur Storie, vous êtes entrepreneur. Vous savez que je pense qu'il ne faudrait pas trop de règlements, mais plutôt laisser un peu de place à la libre entreprise et au marché, à la compétition.

**M. Storie:** Je suis tout à fait d'accord avec vous. M. Landry semble un peu inquiet de me laisser parler de la Motor Carrier Commission, je crois, parce que j'ai connu certaines situations. Je suis actuellement propriétaire de 11 véhicules, que j'exploite.

**Le sénateur Oliver:** Onze autocars?

**M. Storie:** Des trolleys. J'en ai un autre qui doit entrer en fonction bientôt. J'ai des certificats pour en exploiter huit, et pour le reste, j'ai des certificats temporaires. J'ai demandé des permis pour les certificats de ces autres véhicules. J'ai demandé cinq nouveaux certificats, on m'en a accordé deux. Pendant l'été, mes véhicules sont tous sur la route, alors je pense avoir clairement démontré que mes affaires vont assez bien pour nécessiter 11 véhicules. Sans raison, je dois refaire la demande et continuer à exploiter mes véhicules avec des certificats temporaires en saison, jusqu'à ce qu'on m'accorde un permis d'exploitation.

**Le sénateur Oliver:** Le fait que vos certificats soient seulement «temporaires» ne vous fait rien perdre; vous pouvez tout de même faire tous vos circuits?

**M. Storie:** Oh, oui, mais je dois faire attention à la date d'échéance du certificat. Je dois le renouveler, présenter les demandes, payer un droit — il ne faut pas oublier les droits qu'il

you have to pay for everything. Unfortunately, there are jobs on the wrong side of the ledger, in my view I would like to create them in my own company. We have had some frustrations. A lot of it has to do with process.

You talk about a small operator, and you mentioned 15 vehicles. Fifteen vehicles is a reasonable-sized operator in this province, and a lot of people enter the industry because they go in and they have an idea. They have to apply through the Motor Carrier Commission because they are carrying people for a fee. A lot of specialty vehicles or specialty companies — such as the eco-tourism companies — want to take people from downtown Vancouver out to Deep Cove to go kayaking.

They need a Motor Carrier Commission certificate to operate their own vehicle. They have to go through a whole process to get that. Once they get that certificate, they have entered the industry.

**Senator Oliver:** What is the answer? What should it be, then?

**Mr. Storie:** I think, as Mr. Landry said, more along the lines of filing. I think there is an onus on the Motor Carrier Commission to make sure that the right people are coming into the industry. We do not want just everybody coming in to operate buses and running all over carrying people if they do not know how to operate buses properly. By operating them, I mean they have to have staff who know what they are doing, who are properly trained. They have to have proper preventive maintenance set-ups so that their vehicles are safe at all times. They need to have procedures for different things.

Once they have that in place and have demonstrated a financial ability to run the business, I think they should be allowed to come into the business. If they want to add vehicles because they have been successful, they should be allowed to add vehicles to their fleets within the same parameters.

We came up with a new product a couple of years ago, and we had to go through a filing process to change our tariff. So it goes out to new product, nobody else is doing it. The only person that is taking any economic risk is myself, but I have to file, pay money to file for this particular route. I have to disclose to a large degree my idea to the rest of the industry, so that if they look on and say "Hey, great idea," they can jump in very quickly also. They can also block me by objecting to my application. We have different ideas as to whether the objection is valid or not, but if there is an objection, then we can go to a hearing, and it can take a couple of years to get a decision on a new product.

There is a philosophy that it is easier to beg forgiveness than ask permission. I do not like to endorse that, but I must tell you, there are companies that do that in little things. You know, if you put your fare up a dollar, you have to go through a whole process. You have to publish a notice in the newspaper; you have to write

faut verser pour tout. Malheureusement, il y a des postes qui sont du mauvais côté du registre, à mon avis, j'aimerais les créer dans ma propre compagnie. Nous avons connu certaines vexations. Beaucoup sont attribuables au processus.

Vous parlez d'un petit exploitant, vous avez mentionné une quinzaine de véhicules. Quinze véhicules, c'est une entreprise de taille raisonnable dans la province, et il y a beaucoup de gens qui arrivent dans le secteur avec une idée. Ils doivent déposer une demande devant la MCC parce qu'ils transportent des passagers moyennant des frais. Beaucoup de compagnies ou de transporteurs spécialisés — comme les compagnies d'écotourisme — veulent pouvoir amener des gens du centre de Vancouver à Deep Cove pour aller faire du kayak.

Il leur faut un certificat de la Motor Carrier Commission pour exploiter leur propre véhicule. Ils doivent passer par toute une procédure pour l'obtenir. Une fois qu'ils ont ce certificat, ils font partie de l'industrie.

**Le sénateur Oliver:** Quelle est la réponse? Qu'est-ce qu'il faudrait, alors?

**M. Storie:** J'envisage, comme M. Landry, quelque chose qui soit plus comme le dépôt au dossier. Je pense que c'est à la MCC de veiller à laisser accéder les exploitants pertinents à l'industrie. Nous ne voulons pas voir n'importe qui conduire des autocars et aller partout avec des passagers s'ils ne savent pas comment exploiter correctement des autocars. Par exploiter, j'entends qu'il leur faut un personnel qui sache ce qu'il fait, qui a la formation appropriée. Il leur faut des programmes pertinents d'entretien préventif pour que les autocars soient toujours sécuritaires. Il leur faut des procédures pour diverses choses.

Une fois que c'est en place et qu'ils ont fait la preuve de leur aptitude financière à exploiter l'entreprise, je pense qu'on peut les autoriser à entrer dans l'industrie. S'ils veulent ajouter des véhicules parce qu'ils ont bien réussi, ils devraient pouvoir augmenter leur parc de véhicules selon les mêmes critères.

Nous avons proposé un nouveau produit, il y a deux ou trois ans, et il nous a fallu passer par une procédure de dépôt de demandes pour modifier nos tarifs. Alors voilà un nouveau produit, que personne d'autre n'offre, la seule personne qui prenne des risques économiques, c'est moi, mais il me faut déposer une demande, payer des frais pour demander à exploiter ce circuit particulier. Je dois révéler dans une large mesure mon idée au reste de l'industrie, et ainsi d'autres peuvent dire «eh, quelle bonne idée», et s'y mettre eux aussi très rapidement. Ils peuvent aussi me mettre les bâtons dans les roues en s'objectant à ma demande. Nous avons des idées différentes sur la validité de l'objection, mais s'il y a une objection, nous pouvons devoir aller en audience, et cela peut prendre deux ans avant qu'une décision soit rendue sur un nouveau produit.

Il règne un mode de pensée selon lequel il est plus facile de demander pardon que de demander la permission. Je n'aime pas cela, mais je dois vous dire qu'il y a des compagnies qui le font, pour de petites choses. Vous savez, si vous augmentez des tarifs d'un dollar, il faut toute une procédure. Il faut publier un avis



to the city clerk in the affected municipalities to say that you are changing your fares; you have to put the application in of course with your \$200.00 fee.

The whole process is onerous on the operator. The B.C. Trucking Association and a number of operators have been working with the Motor Carrier Commission in B.C., and I believe they have been successful a little way in cleaning up some of this, but they have a long way to go.

**Senator Oliver:** Do you have to hire a lawyer every time you go in there, or can you go in by yourself?

**Mr. Storie:** I had one application that took a long time to get through — more than two years. It got through very quickly after I got a lawyer involved. I think I have some ideas on how to do things, but it is amazing the response that the lawyer gets compared to the response I get.

**The Chairman:** Are you saying that the test for entry only needs to be fit, willing and able?

**Mr. Storie:** There are a lot of tests on entry. There is a lot of debate on what the entry level should be. I do not think anyone should be able to walk in, put in an application and start a bus company tomorrow. That is not appropriate. Certainly, in the airline industry and that there are other requirements that must be met. I think those same requirements should be met in the bus industry.

We have to show our plan for how we are going to operate; we have to show how we are going to maintain our vehicles; how we are going to operate financially. There are a number of tests that should be performed, but if the tests performed at the entry level are strong and well defined, then I do not think we need a host of other things for which we have to make application every time we want to change something.

**Mr. Landry:** Madam Chair, I would just like to qualify something relating to our remarks with respect to the need for flexibility apply primarily to charter and tourist-oriented services, but not intercity schedules. Our position has been that the regulations remain in place. We feel it is a totally different marketplace.

**Senator Gustafson:** If somebody buys you out, do they buy all your licences with that company, or do they have to go through all of the procedures?

**Mr. Storie:** They can buy out my licences and make an application to transfer them over to them.

**Senator Oliver:** Like a fishing licence?

**Mr. Storie:** Well, maybe on a fishing boat, not a personal fishing licence, so I do not have experience there.

dans les journaux; écrire au greffier des municipalités touchées pour l'avertir du changement des tarifs; déposer les demandes sans oublier, bien entendu, les frais de 200 \$.

Tout le processus est onéreux pour l'exploitant. La B.C. Trucking Association et plusieurs transporteurs ont collaboré avec la MCC en Colombie-Britannique et je crois qu'ils ont réussi, dans une certaine mesure, à faire un peu le ménage, mais il reste encore beaucoup à faire.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce qu'il vous faut un avocat chaque fois que vous vous présentez, ou pouvez-vous y aller seul?

**M. Storie:** J'ai eu une demande qui a pris beaucoup de temps à passer — plus de deux ans. C'est allé très rapidement dès que j'ai fait appel à un avocat. Je crois avoir une bonne idée de la façon de procéder, mais il est étonnant de voir la réaction qu'un avocat peut susciter comparativement à moi.

**La présidente:** Voulez-vous dire que les critères d'acceptation devraient être seulement que vous soyez en forme, capable et bien intentionné?

**M. Storie:** Il y a beaucoup de tests d'acceptation. On discute beaucoup de ce que devrait être le niveau d'entrée. Je ne crois pas que quiconque devrait pouvoir se présenter, déposer une demande et lancer une compagnie de transport par autocar du jour au lendemain. Ce n'est pas correct. Certainement, dans l'industrie aérienne et ailleurs, il y a d'autres exigences à combler. Je pense que ces mêmes exigences devraient s'appliquer dans l'industrie du transport par autocar.

Nous devons montrer notre plan, la façon dont nous comptons exploiter la compagnie; nous devons montrer comment nous allons entretenir nos véhicules; comment nous allons fonctionner financièrement. Il y a beaucoup de tests qui devraient être appliqués, mais si les tests d'entrée sont rigoureux et bien définis, je ne pense pas qu'il faille ensuite tout un tas d'autres procédures et présenter une demande chaque fois que nous voulons modifier quelque chose.

**M. Landry:** Madame la présidente, j'aimerais seulement donner une précision au sujet de nos observations sur la nécessité de flexibilité surtout du service de transport par autocar de louage et de transport de touristes, mais pas au transport interurbain. Nous avons toujours soutenu que les règlements devaient être maintenus. Nous pensons que c'est un marché tout à fait différent.

**Le sénateur Gustafson:** Si quelqu'un achète votre compagnie, est-ce qu'il achète tous vos permis ou doit-il reprendre tout le processus?

**M. Storie:** Il peut acheter nos permis et faire une demande pour les transférer à sa compagnie.

**Le sénateur Oliver:** Comme un permis de pêche?

**M. Storie:** Eh bien, peut-être pour un bateau de pêche, pas un permis de pêche personnel, mais je n'ai pas d'expérience dans le domaine.

**Senator Forrestall:** The exchange between yourselves and Senator Oliver prompts me to ask about how to undo something: you have to deal with the municipality, you have to deal with the province. Do you have to deal with more than just those two bodies?

**Mr. Storie:** When we are talking employment law we deal with the federal government obviously. We also have to have our GST numbers and all those things. We must deal with three different levels — primarily the provincial level. The municipal levels are not too bad, although we have to have vehicle-for-hire permits in the City of Vancouver; we have to have a business licence, all of those things.

**Senator Forrestall:** Do you have to go somewhere else to pick up your plates for your vehicle?

**Mr. Storie:** As it goes right now, I have to have my vehicles tested every six months for safety, which we do that. I must provide my insurance agent with copies of the safety inspection and the commercial vehicle inspection notice before he can give me insurance. Then I cannot get my motor carrier plate until I have a copy from my insurance agent of my insurance — which is fine if you are insuring all the vehicles at the same time. Yet many operators, as the season progresses, will insure a vehicle, have it inspected and then get the certificate. There is a procedure you have to follow all the time. There is no one-stop shopping.

**Senator Forrestall:** Why is that?

**Mr. Storie:** That is a very good question, and I am not the one to ask.

**Senator Forrestall:** Why not? You are the one that has to suffer.

**Mr. Storie:** We have to deal with the Insurance Corporation of British Columbia, ICBC on all three of those issues. The ICBC also runs the motor vehicle department, so I would like to think that there is technology available that would enable them to do everything at the same time. We have raised this with the Motor Carrier Bus Advisory meetings and they are aware of our desires. I hope they are working towards that.

**Senator Forrestall:** I expanded just beyond the province to interprovincial busing, trucking or whatever, the commercial vehicle.

**Mr. Storie:** Unfortunately I only operate in one province, but it must be a little more cumbersome for those operators in different provinces.

**Senator Forrestall:** It is cumbersome, if you want to operate in Nova Scotia. If you want to operate nationally, it is getting easier. You do not have to write 10 different letters. The motor vehicle department inspection requirements must be satisfied. Nova Scotia is not very happy with Ontario's inspection. We have talked about the waste of human and financial resources that could be better directed towards a more efficient operation so a

**Le sénateur Forrestall:** Cet échange entre vous et le sénateur Oliver m'amène à vous demander comment défaire quelque chose: vous devez traiter avec la municipalité, et avec la province. Est-ce que ce n'est qu'avec ces deux administrations?

**M. Storie:** Lorsque nous parlons de loi de l'emploi, nous traitons, bien évidemment, avec le gouvernement fédéral. Nous devons aussi obtenir nos numéros de TPS, et tout cela. Nous devons traiter avec trois différents niveaux — d'abord le niveau provincial. Les administrations municipales ne posent pas tellement de problèmes, bien que nous devons avoir des permis de véhicule de location dans la ville de Vancouver; il nous faut une licence d'exploitation, toutes ces choses-là.

**Le sénateur Forrestall:** Devez-vous aller ailleurs chercher vos plaques?

**M. Storie:** Actuellement, je dois faire faire une vérification de sécurité de mes véhicules tous les six mois, ce que nous faisons. Je dois remettre à ma compagnie d'assurance des copies des inspections de sécurité et l'avis d'inspection de véhicule commercial avant qu'elle puisse m'assurer. Ensuite, je ne peux pas obtenir ma plaque de transporteur routier sans présenter une copie de mon contrat d'assurance — ce qui n'est pas un problème quand on assure tous les véhicules en même temps. Cependant, de nombreux transporteurs, au fur et à mesure que la saison avance, assurent un véhicule, le font inspecter, puis obtiennent le certificat. Il faut reprendre la procédure chaque fois. Il n'y a pas de guichet unique.

**Le sénateur Forrestall:** Pourquoi cela?

**M. Storie:** C'est une excellente question, mais ce n'est pas à moi qu'il faut la poser.

**Le sénateur Forrestall:** Pourquoi pas? C'est vous qui en souffrez.

**M. Storie:** Nous devons composer avec l'Insurance Corporation of British Columbia, l'ICBC, pour ces trois choses. L'ICBC dirige aussi le bureau des véhicules automobiles, alors je pense que la technologie devrait pouvoir lui permettre de faire tout en même temps. Nous avons soulevé la question lors des réunions du Motor Carrier Bus Advisory, et ils savent ce que nous voulons. J'espère qu'ils feront ce qu'il faut en ce sens.

**Le sénateur Forrestall:** Je m'intéressais à un peu plus que le transport dans la province, au transport interprovincial, par camion ou autre, les véhicules commerciaux.

**M. Storie:** Malheureusement, je n'exploite mes véhicules que dans une province, mais ce doit être un peu plus lourd pour les exploitants qui font plusieurs provinces.

**Le sénateur Forrestall:** C'est lourd, si vous voulez travailler en Nouvelle-Écosse. Si vous voulez exploiter votre compagnie dans tout le pays, c'est plus facile. Vous n'avez pas besoin d'écrire dix lettres différentes. Les exigences du bureau des véhicules en matière d'inspection doivent être satisfaites. La Nouvelle-Écosse n'est pas très satisfaite de l'inspection de l'Ontario. Nous avons parlé de gaspillage de ressources humaines et financières qui



carrier can provide better services.

I strongly urge you to use every national body that is available to you, including the Minister of Transport, who perhaps is the best body to assert this. They talk about it, they pay lip service to it, and they do not do anything about it. I think it would clean up an awful lot of headaches, problems. Why should you have to wait? The biggest killer for industry is seeing an opportunity but being unable to target it because of the way you have to deal; the opportunity slips by the boards. By the time you get all of this done and you get a piece of equipment, somebody else has got it. It is too late.

**Mr. Storie:** I have a perfect example of that. Last year we started a new tour. We applied for it at a period in time, targeting a June 1 start-up. We got permission about June 18, I think. It is hard. You cannot do “fam” tours, you cannot educate people about your product and then not be able to offer it. You can offer it, but it is a little dangerous to ask for forgiveness. We like to do it the proper way. Last year, that particular product cost us our first season because we had to keep delaying its introduction. It finally became too late because we went into our peak season and the people that we wanted to talk with — the concierges and the people in the hotels and on the front lines — did not have time to come out and see what we had at that point.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Landry and Mr. Storie for your presence here today. You have added to our knowledge of some situations that we want to take into account when we prepare for our report at the end of the year.

The committee adjourned.

pourraient être mieux utilisées à augmenter l'efficacité de la compagnie, pour que le transporteur puisse offrir de meilleurs services.

Je vous encourage vivement à recourir à tous les organes nationaux qui vous sont accessibles, y compris le ministère des Transports, qui est peut-être le mieux placé pour évaluer cela. Ils en parlent, ils font des vœux pieux, mais ils ne font rien. Je pense que cela pourrait éviter tout un tas de maux de tête et de problèmes. Pourquoi devriez-vous attendre? Le pire, dans l'industrie, c'est quand on a une opportunité mais qu'on ne peut pas la saisir à cause de la procédure; l'opportunité vous glisse entre les doigts. Quand vous avez enfin tout fait et que vous achetez l'équipement, quelqu'un d'autre l'a déjà et il est trop tard.

**M. Storie:** J'ai un exemple parfait pour illustrer cela. L'année dernière, nous avons tracé un nouveau circuit. Nous avons fait une demande pour une certaine période, dans l'intention de commencer le 1er juin. Nous avons obtenu la permission vers le 18 juin, je crois. C'est difficile. On ne peut pas faire de promotion, annoncer notre produit, et ne pas l'offrir au bout du compte. Il faut l'offrir, mais c'est un peu dangereux de demander pardon. Nous aimons agir dans les règles. L'année dernière, ce produit particulier nous a coûté notre première saison parce que nous avons dû constamment reporter son lancement. En fin de compte, il est arrivé trop tard parce que la saison était déjà avancée et les gens avec qui nous voulions en parler — les gens des services de conciergerie, dans les hôtels et les travailleurs de première ligne — n'avaient pas le temps de venir voir ce que nous avions à offrir à ce moment-là.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Landry et monsieur Storie d'être venus ici aujourd'hui. Vous nous avez permis d'en savoir plus sur certaines situations dont nous voudrions tenir compte au moment de la rédaction de notre rapport, à la fin de l'année.

La séance est levée.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada – Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES

**Monday, March 25, 2002 (morning session):**

*From Gray Line Victoria:*

Michael G. Cafferky, General Manager.

*As an individual:*

Bill Waters, Professor.

*From Motor Coach Canada:*

Brian Crow, President;

Sheldon Eggen, Director.

**Monday, March 25, 2002 (afternoon session)**

*From the Union of British Columbia Municipalities:*

Hans Cunningham, President;

Marie Crawford, Assistant Executive Director.

*From British Columbia Old Age Pensioners Organization:*

Wil Holland, Past President.

*From British Columbia Trucking Association:*

Paul Landry, President and Chief Executive Officer;

Jim Storie, President of the Vancouver Trolley Company.

---

#### TÉMOINS

**Le lundi 25 mars 2002 (avant-midi):**

*De Gray Line Victoria:*

Michael G. Cafferky, directeur général.

*À titre personnel:*

Bill Waters, professeur.

*De Motor Coach Canada:*

Brian Crow, président;

Sheldon Eggen, directeur.

**Le lundi 25 mars (après-midi):**

*De la Union of British Columbia Municipalities:*

Hans Cunningham, président;

Marie Crawford, directrice administrative adjointe.

*De la British Columbia Old Age Pensioners Organization:*

Wil Holland, président précédent.

*De la British Columbia Trucking Association:*

Paul Landry, président-directeur général;

Jim Storie, président de la Vancouver Trolley Company.



First Session  
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

Première session de la  
trente-septième législature, 2001-2002

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

**Transport and  
Communications**

**Transports et des  
communications**

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Tuesday, March 26, 2002

Le mardi 26 mars 2002

Issue No. 25

Fascicule n° 25

**Ninth and tenth meetings on:**  
The examination of issues facing the  
intercity busing industry

**Neuvième et dixième réunions concernant:**  
L'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du  
transport interurbain par autocar

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)





THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*  
and

The Honourable Senators:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs, P.C.	LaPierre
(or Robichaud, P.C.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable Donald H. Oliver  
et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs, c.p.	LaPierre
(ou Robichaud, c.p.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(ou Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

CALGARY, Tuesday, March 26, 2002  
(40)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 a.m., in Calgary, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Gustafson, Oliver, and Phalen (7).

*In attendance:* Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the Committee proceeded with the examination of issues facing the intercity busing industry. (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference.*)

**WITNESSES:**

*From the Department of Transport — Alberta:*

Peter Dawes, Senior Policy Advisor, Passenger Transportation;

Wayne Lilley, Manager, National Safety Code and Operating Authority.

*From the Greyhound Canada Transportation Corporation:*

Roger Pike, Senior Vice President, Operations Canada;

Brad Shephard, Director, Pricing and Scheduling.

*From the Internal Trade Secretariat:*

Andre Dimitrijevic, Executive Director.

At 10:15 a.m., the committee suspended.

At 10:30 a.m., the committee resumed.

The witnesses from the Department of Transport — Alberta, the Greyhound Canada Transportation Corporation and the Internal Trade Secretariat, made a presentation and answered questions.

The Department of Transport — Alberta, the Greyhound Canada Transportation Corporation and the Internal Trade Secretariat submitted a brief.

At 11:50 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

**ATTEST:**

---

**PROCÈS-VERBAUX**

CALGARY, le mardi 26 mars 2002  
(40)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, à Calgary, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Gustafson, Oliver et Phalen (7).

*Également présents:* Joseph Dion, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité examine les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002.*)

**TÉMOINS:**

*Du ministère des Transports — Alberta:*

Peter Dawes, conseiller principal en politiques, Transport des voyageurs;

Wayne Lilley, gestionnaire, Code national de sécurité et Exploitation.

*De Greyhound Canada Transportation Corporation:*

Roger Pike, premier vice-président, Opérations Canada;

Brad Shephard, directeur, Établissement des prix et ordonnancement.

*Du Secrétariat du commerce intérieur:*

Andre Dimitrijevic, directeur exécutif.

À 10 h 15, le comité suspend la séance.

À 10 h 30, le comité reprend la séance.

Les représentants du ministère des Transports (Alberta), de Greyhound Canada Transportation Corporation et du Secrétariat du commerce intérieur font une déclaration et répondent aux questions.

Le ministère des Transports (Alberta), Greyhound Canada Transportation Corporation et le Secrétariat du commerce intérieur soumettent un mémoire.

À 11 h 50, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

---



CALGARY, Tuesday, March 26, 2002  
(41)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:05 p.m., in Calgary, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Gustafson, Oliver, and Phalen (7).

*In attendance:* Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

*Also in attendance:* Reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the Committee proceeded with the examination of issues facing the intercity bus industry. (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESS:

*From the Transport Institute:*

Professor Barry E. Prentice, Director.

The witness from the Transport Institute made a presentation and answered questions.

The Transport Institute submitted a brief.

At 13:50 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

CALGARY, le mardi 26 mars 2002  
(41)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 05 à Calgary sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Gustafson, Oliver et Phalen (7).

*Sont présents:* Joseph Dion, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Sont également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocars. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002.*)

TÉMOIN:

*Du Transport Institute:*

Le professeur Barry E. Prentice, directeur.

Le témoin du Transport Institute fait une présentation et répond aux questions.

Le Transport Institute remet un mémoire.

À 13 h 50, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

**EVIDENCE**

CALGARY, Tuesday, March 26, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 a.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** On behalf of committee members, I should like to welcome our witnesses and observers to public hearings here in Calgary of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. The subject of our hearings is the committee's special study on intercity buses.

We have already heard from the public and others in Ottawa, Montreal, Halifax, and Vancouver, where we were yesterday, and we will be in Toronto tomorrow.

We already have some information about travel between Calgary and Edmonton. However, I am sure that there issues of concern throughout the province, issues similar to those we have heard elsewhere: declining populations in small communities; an overall aging population; and the need for public transportation to give older citizens access to healthcare and to give youth access to employment opportunities.

In addition, we expect to hear from witnesses from the other Prairie provinces while we are here.

The federal Minister of Transport asked this committee to undertake this study. We started our work at the end of last year, and we will report the results of our study to the Senate before the end of 2002.

In our research, we have benefited from numerous commissions and studies on the topic undertaken both federally and provincially, as well as reports from foreign countries.

However, essential to our study is hearing what the people have to say, and that is why we are here today.

Occasionally in transportation studies, it is possible for those inquiring to get caught up in the operational problems — or even in the details of the equipment — of a carrier or to get caught up in the merits of different regulatory regimes, before fully understanding what the users of the service actually want.

The primary responsibility of our inquiry in our view is to understand the wants and needs of the user of intercity bus service, what the economists would call the demand side. After all, that is what the carriers are there for — to serve the users. We believe that if that demand side is understood, designing responsive service and appropriate regulation may become more straightforward.

**TÉMOIGNAGES**

CALGARY, le mardi 26 mars 2002

Le Comité sénatorial des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 heures pour étudier les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Au nom des membres du comité, je souhaite la bienvenue aux témoins et aux observateurs présents aux audiences publiques que tient à Calgary le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Nos audiences portent sur le transport interurbain par autocar.

Nous avons entendu des citoyens et d'autres intervenants à Ottawa, Montréal, Halifax et Vancouver, où nous étions hier. Nous serons à Toronto demain.

Nous sommes déjà au courant de la situation du transport entre Calgary et Edmonton. Cependant, je suis sûre que la province fait face probablement à des problèmes analogues à ceux qui nous ont été signalés ailleurs: populations déclinantes dans les petites collectivités; vieillissement général de la population; nécessité d'offrir des services de transport en commun pour faciliter l'accès des aînés aux établissements de soins et permettre aux jeunes de tabler sur les perspectives d'emploi.

De plus, nous devrions entendre les témoignages des représentants des autres provinces des Prairies pendant notre séjour ici.

Le ministre fédéral des Transports a demandé au comité d'entreprendre cette étude. Nous avons entamé nos travaux à la fin de l'année dernière et nous transmettrons les résultats de notre étude au Sénat avant la fin de 2002.

Nous avons tiré profit des travaux de nombreuses commissions, des études réalisées par le gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux sur le sujet, ainsi que des rapports produits à l'étranger.

Cependant, il est essentiel que, dans le cadre de notre étude, nous entendions la position du public. Voilà pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

Dans les études sur les transports, il arrive que ceux qui font enquête se laissent prendre par les problèmes opérationnels — ou même par les questions d'équipement — d'un transporteur, ou encore qu'ils s'attachent aux avantages de diverses réglementations, avant de bien comprendre ce que les usagers du transport veulent vraiment.

À notre avis, notre mandat premier consiste à comprendre les désirs et les besoins des usagers du transport par autocar, ce que les économistes appellent la demande. Après tout, servir les passagers est la raison même de l'existence des transporteurs. Nous croyons que, si le volet de la demande est bien compris, il sera beaucoup plus facile de concevoir les services en conséquence et de réglementer le secteur de façon convenable.



Because of time constraints, we have not always been able to group our witnesses together as users, carriers and regulators, but I think that this is the most useful way in which to consider the testimony we will hear today. Concerns over equipment, business competition and administrative priorities, et cetera, should always be put to this test: "What do the users want?"

Before we hear from our first witness, I will say a few words to review why we have been asked to study intercity buses.

The essence of the problem is that intercity bus ridership has been steadily declining for several decades. This decline is troubling because the bus mode is an important part of the passenger transportation system. The bus mode can go virtually everywhere, it is environmentally friendly and, traditionally, it has been inexpensive.

There are several possible explanations for the decline. It could be that people are better off than before, are travelling more by automobile; it could be that more people are living in big cities; it could be that there is too much government regulation or that the regulation varies too much from one province to another.

This is what we hope to find in the days and months to come.

We will hear this morning from the Alberta Department of Transport. We are very pleased that the department accepted our invitation to appear before the committee. We have not been successful in other provinces.

Please proceed.

**Mr. Peter Dawes, Senior Policy Advisor, Passenger Transportation, Alberta Department of Transport:** I, too, should like to welcome all of the many members to Alberta. I should also like to bring greetings from our minister, the Honourable Ed Stelmach, who is the Minister of Transportation. We will be presenting this document on his behalf today.

We provided a copy of our presentation to committee staff, along with a translation of the executive summary. I trust that is sufficient. We have some additional copies here, should anybody like one.

I should like to start by saying that the Department of Transportation appreciates this opportunity to provide its views and information on the bus system in Alberta. Our interest in this goes back a fair amount of time now. We conducted a comprehensive review of scheduled bus regulatory policy in 1994, in cooperation with the bus companies, communities, Motor Transport Board and other stakeholders.

We, too, are concerned about the long-term viability of scheduled intercity bus services in the province. At the time, there were indications that the federal government was seriously considering deregulating extra-provincial bus services. Our province has a long-time position in being in favour of transport deregulation in all modes. At the time, there was a

Comme le temps presse, nous n'avons pas toujours pu regrouper les témoins par catégorie: usagers, transporteurs et organismes de réglementation. Cependant, je pense que c'est la façon la plus commode d'envisager les témoignages que nous entendrons aujourd'hui. Les préoccupations concernant le matériel, la concurrence, les priorités administratives, et cetera, devraient toujours être examinées en fonction du critère suivant: «Que veut l'utilisateur?»

Avant d'entendre le premier témoin, je résumerai pourquoi on nous a demandé une étude du transport par autocar.

Le coeur du problème, c'est que la clientèle du transport par autocar est en diminution constante depuis plusieurs dizaines d'années. Ce déclin est inquiétant parce que l'autocar est un élément important du système de transport en commun. L'autocar peut aller à peu près partout; il est écologique; par le passé, il était peu coûteux.

Voici quelques explications possibles du déclin. Il se peut que la population soit plus riche qu'avant et voyage davantage en voiture; il se peut qu'on vive davantage dans les grandes villes; il se peut que la réglementation gouvernementale soit trop lourde ou qu'elle varie trop d'une province à l'autre.

Voilà ce que nous chercherons à découvrir dans les jours et les mois qui viennent.

Ce matin, nous allons entendre le ministère des Transports de l'Alberta. Nous sommes heureux que le ministère ait accepté de comparaître devant le comité. Nous n'avons pas eu autant de chance dans d'autres provinces.

La parole est à vous.

**M. Peter Dawes, conseiller principal en politiques, Transport des voyageurs, ministère des transports de l'Alberta:** Je tiens à mon tour à souhaiter aux membres du comité la bienvenue en Alberta. Je profite de l'occasion pour vous transmettre les salutations de l'honorable Ed Stelmach, ministre des Transports. C'est en son nom que nous allons vous présenter le document préparé.

Nous avons fourni aux membres du personnel du comité une copie de notre mémoire de même que la traduction du résumé. J'espère que cela vous suffira. Au cas où vous en auriez besoin, nous avons apporté avec nous certaines copies additionnelles.

D'entrée de jeu, je tiens à souligner que le ministère des Transports est heureux de l'occasion qui lui est donnée de faire connaître ses vues et de fournir des renseignements sur le réseau de transport par autocar de l'Alberta. Notre intérêt pour cette question ne date pas d'hier. En 1994, nous avons réalisé une étude exhaustive de la politique réglementaire des services de transport par autobus en coopération avec les sociétés d'autocars, les collectivités, le Motor Transport Board et d'autres intervenants.

Nous nous préoccupons également de la viabilité à long terme des services de transport interurbain dans la province. À l'époque, des indices laissaient croire que le gouvernement fédéral envisageait sérieusement de déréglementer les services extraprovinciaux. Depuis longtemps, notre province est en faveur de la déréglementation de tous les modèles de transport.

strong determination on behalf of our government to reduce regulatory burden on all Albertans. That was the backdrop for our review.

Our two main concerns are that Alberta have a top-class, accessible transportation system, capable of meeting the needs of this new century; and second, that we have a role in regulating this form of transportation through the Motor Transport Board.

When we started our review, Greyhound and Pacific Western Transportation — Red Arrow — were providing an excellent service to Albertans, and they continue to do that. We estimate that 95 per cent of our towns, 80 per cent of our villages and all of our cities were being served then, and still are, almost a decade later.

The main concern was that there had been a large drop in traffic during the preceding decade, and it sounds as though the committee is well aware of that.

The reasons we found for that decline were the state of the economy at that time, recent fare increases, widespread use of the automobile — and in Alberta the light truck is very much a factor in this; it is not just the automobile. There were structural changes of course going on in Alberta communities at that time.

Greyhound and Red Arrow continue to provide excellent service in this province. The rural routes are probably still a substantial financial drain, on Greyhound, in particular, which has been cross-subsidized by profits on other parts of their business.

We took part in the Canadian Intercity Bus Task Force in 1995. It was organized by Transport Canada. I will not go into the details here. I am sure the committee community is aware that the task force failed to develop a consensus at that time, and I guess that is why we are still in this process now.

Our paper describes our regulatory process here in Alberta and ends by attempting to answer the 20 questions that the committee posed in its discussion paper.

I will just quickly say that we continue to be regulated in Alberta both for safety and on an economic basis. We have streamlined the system considerably, though, in order to reduce the burden on the bus companies in particular. We still regulate from the point of view of public need and convenience where scheduled service is concerned.

Where charter is concerned, we have deregulated totally within the province. There are no more restrictions on where a charter can operate from; however, a charter company has to meet the

À l'époque, notre gouvernement était fermement déterminé à réduire le fardeau réglementaire imposé à l'ensemble des Albertains. C'est dans ce contexte que nous avons procédé à notre examen.

Nos deux principales préoccupations sont les suivantes: l'Alberta dispose d'un réseau de transport accessible de premier plan adapté aux besoins du siècle nouveau et le gouvernement joue un rôle dans la réglementation de cette forme de transport par l'entremise du Motor Transport Board.

Quand nous avons amorcé notre examen, deux entreprises Greyhound et Pacific Western Transportation — Red Arrow — fournissaient d'excellents services aux Albertains, et elles continuent de le faire. Nous pensons que 95 p. 100 de nos petites villes, 80 p. 100 de nos villages et la totalité de nos villes étaient alors desservies, et, près d'une décennie plus tard, le demeurent.

La principale inquiétude venait du fait que, au cours de la décennie précédente, le nombre de passagers avait connu une diminution marquée, ce dont les membres du comité semblent bien informés.

Les raisons que nous avons mises au jour pour expliquer le déclin étaient les suivantes: l'état de l'économie à l'époque, les augmentations salariales récentes et l'utilisation généralisée de l'automobile — en Alberta, il n'y a pas que l'automobile, et le camion léger est un facteur très important. À l'époque, les collectivités de l'Alberta subissaient des changements structurels.

Greyhound et Red Arrow continuent d'offrir d'excellents services dans la province. Il est probable que les circuits ruraux entraînent toujours une ponction financière importante, sur Greyhound en particulier qui a utilisé les profits réalisés dans d'autres secteurs d'activité pour aider à financer ses services.

En 1995, nous avons pris part aux travaux du Groupe de travail canadien sur les autocars. C'est Transports Canada qui était à l'origine de la démarche. Je n'entrerais pas ici dans les détails. Je suis certain que les membres du comité savent que le groupe de travail n'est pas parvenu à dégager un consensus, et je suppose que c'est ce qui explique que nous sommes aujourd'hui toujours aux prises avec cette question.

Dans notre document, nous décrivons la procédure réglementaire en vigueur en Alberta et nous concluons en tentant de répondre aux 20 questions posées par le comité dans son document de travail.

J'ajoute brièvement que nous continuons de réglementer l'Alberta sur le plan de la sécurité et de l'économie. Nous avons considérablement rationalisé le système de réglementation, cependant, afin de réduire le fardeau, en particulier pour les sociétés d'autocar. Nous continuons de réglementer le service à horaire fixe du point de vue des besoins et de la commodité des utilisateurs.

En ce qui concerne les autocars nolisés, nous avons procédé dans la province à une déréglementation complète. On n'impose plus de restrictions en ce qui concerne le siège social des services



safety requirements. The only regulation now with the charter involves out-of-province companies that wish to operate here, and that is purely a defensive stance at this time.

With respect to bus parcel express, Alberta does not regulate that at all, on the grounds that bus parcel express has enough trouble competing with all the courier companies.

We have attempted to ease entry into the business to some extent. For example, if a company wishes to provide an intercity service to one of our airports, our position, as transmitted to the Motor Transport Board, is that they should be allowed to do so if the airport operator wants that service to go there. In other words, they know far better than the Government of Alberta their needs, and they should be the ones to make that decision. That is an example of how we open things up within the bounds of a continuing public aid and convenience system.

Turning to rural services, our view is that the main routes should continue to be provided by the larger bus companies but that there are a number of alternatives that can be used to provide service on lower volume routes. This has been our experience here in Alberta. I will get into that in a little bit more detail in a minute.

Our paper also describes a number of initiatives that we have undertaken under the "Barrier Free Transportation Plan." This is a very, very key issue for the Government of Alberta. We feel we have done a lot in that area. We want to do more to make sure that people with disabilities can access all parts of the transportation system.

To that end, just to mention a few things, we conducted specific workshops around the province on the matter of accessible service in the bus system. We also supported with Transport Canada an intercommunity bus demonstration project between Calgary and Edmonton. We have developed what we call in Alberta an intercommunity public transport guide Web site — and I encourage members to access that website, to see just the range of services that we have here in Alberta. It relates not only to intercity bus but also to air services, our limited rail services, and local transportation. The Web site indicates the degree of accessibility. I can give anyone who is interested the link. It is also contained in our document.

For the committee's information, all routes in Alberta operated by Greyhound and Red Arrow are wheelchair-equipped on demand, on 24-hour advance notice. We really want to again congratulate the bus industry for taking this initiative, on its own,

d'autocars nolisés. Cependant, les entreprises du secteur doivent se conformer aux exigences touchant la sécurité. Dans le domaine des services nolisés, la seule réglementation qui s'applique aujourd'hui a trait aux entreprises de l'extérieur de la province souhaitant offrir des services ici, et il s'agit pour le moment d'une mesure purement défensive.

En ce qui concerne le transport des colis par autocar, l'Alberta n'impose aucune réglementation, au motif que ce secteur a déjà assez de mal à soutenir la concurrence de toutes les entreprises de messagerie.

Dans une certaine mesure, nous avons tenté d'alléger l'accès au secteur. Si, à titre d'exemple, une entreprise souhaite offrir un service interurbain vers un de nos aéroports, notre position, exprimée au Motor Transport Board, est qu'elle devrait être autorisée à le faire si l'exploitant de l'aéroport souhaite que le service soit offert. En d'autres termes, ce dernier connaît ses besoins beaucoup mieux que le gouvernement de l'Alberta, et c'est à lui que devrait revenir le soin de prendre une décision. C'est là un exemple des mesures que nous prenons pour ouvrir les choses sans perdre de vue la nécessité de maintenir un réseau commode et utile pour l'avenir.

En ce qui concerne les services en milieu rural, nous sommes d'avis que les plus importantes sociétés d'autocar devraient continuer d'offrir les principaux circuits, mais qu'un certain nombre de solutions de rechange s'offrent en ce qui concerne la prestation de services, dans les circuits à volume réduits. C'est ce que nous avons fait ici en Alberta. Je vais dans un instant fournir plus de détails à ce sujet.

Dans notre document, nous décrivons également un certain nombre d'initiatives que nous avons entreprises dans le cadre de notre plan pour le transport facile d'accès. Il s'agit pour le gouvernement de l'Alberta d'un enjeu revêtant la plus grande importance. Nous avons le sentiment d'avoir beaucoup fait dans ce domaine. Nous tenons à nous assurer que les personnes handicapées ont accès à tous les éléments du réseau de transport.

À cette fin, pour ne mentionner que quelques éléments, nous avons organisé des ateliers dans la province sur l'accessibilité des services offerts par le réseau de transport en autocar. De concert avec Transports Canada, nous avons également soutenu un service d'autocars intercommunautaires entre Calgary et Edmonton, dans le cadre d'un projet de démonstration. Nous avons mis au point ce que, en Alberta, nous appelons un site Web faisant office de guide des services de transport en commun intercommunautaire — et j'invite les membres du comité à le visiter afin de prendre la mesure de la gamme de services offerts en Alberta. On y traite non seulement des autocars intercommunautaires, mais aussi des services aériens, de nos services ferroviaires limités et du transport local. Dans le site Web, on précise également le degré d'accessibilité. Je pourrai fournir le lien aux personnes intéressées. Il figure également dans notre document.

À titre d'information, je précise à l'intention des membres du comité que tous les circuits exploités par Greyhound et Red Arrow en Alberta offrent sur demande des services aux personnes en fauteuil roulant moyennant un préavis de 24 heures. Nous

not through any legislative background. We think they are leaders amongst transportation modes in this country in that regard. They deserve a lot of credit for that.

Now, turning to the issue of rural services, we think that the Alberta experience shows that you can have direct competition on high-volume routes and still have a perfectly adequate service on rural routes. There has been competition on the Calgary-Edmonton route for 20 years now between Greyhound and Red Arrow. There is also competition now between Edmonton and Fort McMurray.

Where Greyhound has chosen not to continue serving certain rural routes, in almost all cases smaller carriers have stepped in. Where even these small carriers have not been able to prosper, it has been simply because the traffic levels were too low for any carrier. For a \$500,000 bus operated by a driver who is making good money to set out down a highway and have one or two passengers on average use the service, with little freight also, is not in anybody's interest. Unfortunately, that would be the case if all routes in Alberta were still to be operated at this time.

I will give you some examples of service that we have here. Ferguson Bus Lines operates a route between Consort and Red Deer in central Alberta on behalf of Greyhound. Jenalty Enterprises operates between Red Deer and Sylvan Lake, again on behalf of Greyhound. Northland Taxi provides a connector service between Lac La Biche and Greyhound's Fort McMurray-Edmonton mainline at a place called Grassland. Quality Time Tours operates a route between Elk Point and Edmonton, another former Greyhound route.

I just mention these to show that there is a range of options for serving these routes. We feel that if it can work in Alberta, it should be feasible elsewhere as well.

I wanted to clear up one matter from, I believe, the hearing in Ottawa. There was some testimony about the situation in Alberta and some comparisons were made between Alberta and Quebec. These comparisons were totally incorrect.

There was a comment regarding the town of Wetaskiwin having very bad service in comparison to Banff. Someone made the comment that it would be far more preferable to live in Quebec than Alberta because of the lousy rural bus service we have here.

I want to give you the current Greyhound schedule from Wetaskiwin, this community that supposedly has bad bus service. Southbound to Red Deer and Calgary: 0815, 1525 1945, 0140. Northbound to Edmonton: 1045, 1835, 2225 and 0425. I do not know why this testimony was given, but it was totally incorrect and very misleading in our view.

tenons de plus à féliciter l'industrie du transport en autocar de l'initiative qu'elle a prise volontairement et non par suite de l'imposition d'une loi. À nos yeux, elle fait à cet égard office de chef de file au pays, tous modes de transport confondus. C'est tout à son honneur.

En ce qui concerne la question des services ruraux, nous pensons que l'expérience albertaine montre que la concurrence directe sur les circuits à volume élevé n'empêche nullement la prestation de services tout à fait adéquats sur les circuits ruraux. Depuis maintenant 20 ans, Greyhound et Red Arrow se livrent une concurrence sur le circuit Calgary-Edmonton. Aujourd'hui, le trajet entre Edmonton et Fort McMurray a également été ouvert à la concurrence.

Là où Greyhound a choisi d'interrompre les services offerts pour certains circuits ruraux, des transporteurs plus petits ont, dans la presque totalité des cas, pris le relais. Si ces petits transporteurs n'ont pas réussi à prospérer, c'est uniquement parce que les volumes étaient insuffisants. Il n'est dans l'intérêt de personne de lancer sur une autoroute un autocar de 500 000 \$ conduit par un chauffeur bien rémunéré, lorsque, à bord, il y a en moyenne un ou deux passagers et peu de colis. Malheureusement, ce serait le cas si, en Alberta, on devait toujours exploiter tous les circuits.

Je vais vous donner certains exemples des services offerts ici. Ferguson Bus Lines exploite au nom de Greyhound, un circuit entre Consort et Red Deer dans le centre de l'Alberta. Jenalty Enterprises exploite un circuit entre Red Deer et Sylvan Lake, une fois de plus au nom de Greyhound. Northland Taxi assure un service de liaison entre Lac La Biche et la ligne principale de Greyhound entre Fort McMurray et Edmonton, à un endroit appelé Grassland. Quality Time Tours exploite un circuit entre Elk Point et Edmonton. Il s'agit d'un autre ancien circuit de Greyhound.

Si je mentionne ces exemples, c'est pour montrer qu'une vaste gamme d'options s'offre pour l'exploitation de ces circuits. Si la méthode fonctionne en Alberta, nous pensons qu'elle est envisageable ailleurs.

Je tenais à préciser une question découlant, si je ne m'abuse, de l'audience tenue à Ottawa. On y a entendu un témoignage concernant la situation en Alberta et certaines comparaisons entre l'Alberta et le Québec. Ces comparaisons étaient totalement incorrectes.

On a formulé un commentaire au sujet de la petite ville de Wetaskiwin qui, par rapport à Banff, disposerait d'un service de qualité médiocre. Quelqu'un a laissé entendre qu'il valait beaucoup mieux vivre au Québec qu'en Alberta à cause de la piètre qualité des services de transport en autocar en milieu rural.

Je vais maintenant vous faire part de l'horaire actuel de Greyhound au départ de Wetaskiwin, collectivité qui serait dotée d'un service de transport de mauvaise qualité. Il y a des départs vers le sud, soit en direction de Red Deer et de Calgary, à 8 h 15, 15 h 25, 19 h 45, 1 h 40. Vers le nord, soit Edmonton, il y a des départs à 10 h 45, 18 h 35, 22 h 25 et 4 h 25. J'ignore pourquoi on a fait de tels commentaires, mais, à notre avis, ils étaient totalement incorrects et très trompeurs.



**Senator Oliver:** How many days a week does that schedule run?

**Mr. Dawes:** Six or seven. I think one of those services does not run on either Saturday or Sunday.

Let me address the topic of safety. In reading the transcripts, I note that there has been some concern about safety, especially of smaller vehicles.

Our position is that the National Safety Code more than adequately ensures safety in this country. If there are problems elsewhere in the country that have not occurred here, it may be because of ineffective enforcement. There may be an issue with very small vehicles being substituted, but we feel that can be taken care of as a separate issue from the matter of economic deregulation.

There was also testimony on the situation in the U.S.A. and the U.K. We would just caution that these are very different countries than Canada. The use of public transportation is different. We have a higher usage rate of public transportation in Canada than in the U.S., for example.

In Alberta, as I said, we have had a strong rural bus network going back decades. We just urge caution in taking the situation or the results of deregulation there and trying to apply them here.

I mentioned the matter of service to people with disabilities. As I said earlier, an individual can get a lift-equipped bus assigned to his or her service on 24-hour notice everywhere in Alberta that has Greyhound or Red Arrow service.

I would like to congratulate the bus industry for allowing bona fide attendants to travel free of charge. This is a huge issue for people who have to have an attendant to go about daily business or recreation. The bus industry, ferry industry and VIA Rail all have implemented free attendant travel. Unfortunately, the air industry has not, and we feel they should.

We do acknowledge that there is a challenge with smaller bus carriers. Typically, they will not be able to provide a lift-equipped bus, unless it is a handi-bus type of vehicle. Hence, we acknowledge that that is an issue that would have to be dealt with.

The Government of Alberta encourages the federal government to legislate as soon as feasible the full economic deregulation of scheduled extra-provincial intercommunity busing, in order to remove what are, in effect, barriers to internal trade and innovation across the country. Having said that, the system we have now — partly because of the streamlining we have done as a government, we believe — certainly has provided good service in this province. Hence,

**Le sénateur Oliver:** Cet horaire s'applique pendant combien de jours?

**M. Dawes:** Six ou sept. Je crois que l'un de ces services n'est pas offert le samedi ou le dimanche.

Permettez-moi maintenant de dire un mot de la sécurité. À la lecture des transcriptions, je constate qu'on a soulevé des préoccupations au sujet de la sécurité, en particulier relativement aux véhicules de petite taille.

Notre position est que le Code national de sécurité assure plus qu'adéquatement la sécurité au pays. Si, ailleurs, on fait face à des problèmes inconnus ici, c'est à cause de mesures d'applications inefficaces. Le remplacement de véhicules par des véhicules de plus petite taille peut poser problème, mais nous sommes d'avis qu'on pourra le régler à titre de problème distinct de la déréglementation économique.

On a également entendu des témoignages au sujet de la réglementation aux États-Unis et au Royaume-Uni. Nous tenons simplement à vous rappeler qu'il s'agit de pays très différents du Canada. L'utilisation du transport en commun y est différente. Au Canada, par exemple, le taux d'utilisation du transport en commun est plus élevé qu'aux États-Unis.

En Alberta, comme je l'ai indiqué, nous disposons d'un solide réseau de transport en autocar en milieu rural vieux de plusieurs décennies. Nous tenons simplement à vous mettre en garde contre l'application ici de la situation ou des résultats de la déréglementation là-bas.

J'ai fait référence au service offert aux personnes handicapées. Comme je l'ai dit plus tôt, une personne peut obtenir, moyennant un préavis de 24 heures, les services d'un autobus équipé d'une plate-forme de levage pour toutes les régions de l'Alberta desservies par Greyhound ou Red Arrow.

Je tiens à féliciter l'industrie d'autoriser les véritables accompagnateurs à voyager gratuitement. Il s'agit d'une question de la plus haute importance pour les personnes qui ont besoin d'un accompagnateur pour s'adonner à leurs affaires ou à leurs loisirs quotidiens. L'industrie du transport par autocar, l'industrie des traversiers et VIA Rail permettent tous aux accompagnateurs de voyager gratuitement. Malheureusement, l'industrie aérienne ne leur a pas emboîté le pas, et nous pensons qu'elle devrait le faire.

Nous savons qu'un problème se pose relativement aux transporteurs par autocar plus petits. Habituellement, ces services ne seront pas en mesure d'exploiter des autobus équipés d'une plate-forme de levage, sauf s'il s'agit d'un véhicule adapté pour les personnes handicapées. Nous sommes conscients de l'existence d'un problème auquel nous devons nous attaquer.

Le gouvernement de l'Alberta encourage le gouvernement fédéral à introduire le plus rapidement possible des mesures législatives assurant la déréglementation économique complète des services de transport intercommunautaires extraprovinciaux à horaires fixes afin de supprimer ce qui, dans les faits, constitue des obstacles au commerce interne et à l'innovation partout au pays. Cela dit, le système qui existe aujourd'hui — en partie, croyons-nous, en raison des efforts de rationalisation que nous avons

although we are calling for full economic deregulation, we are not suggesting that things are bad here at the moment or that action needs to be taken right away. However, we certainly would encourage a move towards that on one condition, that is, that our neighbouring provinces and certainly the western provinces agree to fully deregulate as well.

We will not open things up and put our charter companies, for example, in jeopardy as long as companies and other provinces are protected. Our carriers have a lot of troubles operating in those jurisdictions. Hence, if we did move to deregulation, it would be important for all jurisdictions to honour that and not to use taxes, the authority process or any other impediment to defeat the purpose of going to deregulation, and that can easily happen if we are not careful. In other words, we would have to have reciprocity before Alberta would agree to take that step.

We would be pleased to answer any questions you might have.

**The Chairman:** Are the differences between the provincial bus regimes that have developed over the last decade detrimental to the industry or to the travelling public? If they are, what would be the appropriate remedy, and which level of government should implement it?

**Mr. Dawes:** I just referred to a problem that occurs because of what we call an unlevel playing field. Our friends in British Columbia have been a particular problem for our carriers in the past. It prevents innovation. For example, our charter companies have to run deadhead back. If they move into British Columbia, they often have to deadhead back because they are not allowed to pick up a load there. It is very difficult to deal with the authorities in British Columbia or any jurisdiction that has a regime like that.

Would there be any difference to the average bus user on a scheduled service? Again, we are not saying that the current system is grossly deficient; we have gone out of our way to praise what our industry has done here. Nevertheless, we feel that on balance it would be better to move to deregulation. For one thing, it would encourage a move to more appropriate forms of service for rural routes, something we think has been happening anyway. It would be in the interest of everybody if that occurred.

**The Chairman:** You generally support deregulation, but you do use the public necessity and convenience entry test for scheduled service. What do you use this entry test for?

**Mr. Dawes:** We continue to use it simply because other jurisdictions have not deregulated as well. As I mentioned, we started deregulating charter back in 1984, and now have a totally

déployés en tant que gouvernement — assure incontestablement de bons services dans la province. Même si nous plaçons en faveur d'une déréglementation économique complète, nous ne laissons pas entendre que la situation actuelle est mauvaise ni que des mesures doivent être prises immédiatement. Cependant, il est certain que nous sommes favorables à des mesures qui vont dans ce sens, à condition que les provinces voisines et les provinces de l'Ouest en tout cas acceptent elles aussi une déréglementation complète.

Nous n'allons pas ouvrir le marché et compromettre les chances de nos sociétés qui offrent des services nolisés, par exemple, tant et aussi longtemps que des entreprises et d'autres provinces seront protégées. Nos transporteurs ont beaucoup de mal à offrir des services dans ces administrations. Si, par conséquent, nous nous orientons vers la déréglementation, il sera important que toutes les administrations respectent ce principe et n'aient pas recours à des taxes, au processus d'homologation ou à d'autres obstacles pour aller à l'encontre de la déréglementation, ce qui peut fort bien arriver si on n'est pas prudent. En d'autres termes, l'Alberta n'acceptera de franchir ce pas que si on lui assure la réciprocité.

Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

**La présidente:** Les différences qui sont apparues entre les régimes provinciaux régissant le transport par autocar depuis une dizaine d'années nuisent-elles à l'industrie ou aux voyageurs? Dans l'affirmative, quel est le remède qui s'impose? Quel ordre de gouvernement devra apporter le remède?

**M. Dawes:** Je fais référence à un problème qui se pose en raison de ce que nous appelons des règles du jeu inégales. Nos amis de la Colombie-Britannique ont par le passé représenté un problème particulier pour nos transporteurs. Un tel phénomène freine l'innovation. À titre d'exemple, nos compagnies d'autocars nolisés doivent rouler à vide au retour. Si elles vont jusqu'en Colombie-Britannique, elles doivent souvent rouler à vide au retour parce qu'on ne les autorise pas à faire monter des passagers dans cette province. Il est très difficile de traiter avec les autorités de la Colombie-Britannique ou de toute autre administration dotée d'un tel régime.

Y aurait-il des différences pour l'utilisateur moyen d'un service de transport par autocar à horaire fixe? Une fois de plus, ne disons-nous pas que le système actuel est grossièrement déficient? Nous avons fait l'impossible pour louer les efforts déployés ici par notre industrie. Néanmoins, nous estimons que, au total, on aurait intérêt à se tourner vers la déréglementation. D'abord, on encouragerait de la sorte l'adoption de formes de services plus appropriés pour les circuits ruraux, ce qui, pensons-nous, s'est produit de toute façon. La mesure serait dans l'intérêt de tous.

**La présidente:** De façon générale, vous êtes favorable à la déréglementation, mais vous utilisez la nécessité et la commodité du public comme critère d'admission dans l'industrie à horaire fixe. À quoi sert ce critère?

**M. Dawes:** Si nous continuons de l'utiliser, c'est simplement parce que d'autres administrations n'ont pas déréglementé elles aussi. Comme je l'ai indiqué, nous avons commencé à



deregulated environment within the province.

Before that, certain charter carriers were able to operate from a certain area or city, and they could go to certain other areas. We have removed all of that, so now you can go wherever you want within the province. However, we do maintain these controls on out-of-province carriers; otherwise, our own companies would suffer greatly.

In fact, I did want to mention that in our consultation prior to preparing this paper some of our charter operators complained bitterly that the Government of Alberta is not tough enough on out-of-province carriers. We have been telling them for years that we have been expecting the other provinces to at least reciprocate on charter and to do that fairly soon. This is going back now a decade or more, and it has not happened. Our charter companies are getting very antsy about this, and they are hurting in some ways, which is another reason we want to go to deregulation.

**The Chairman:** Do your rules on entry to the market allow service by vans that seat, let us say, 9, 12, or 14 passengers?

**Mr. Wayne Lilley, Manager, National Safety Code and Operating Authority, Alberta Department of Transport:** Yes, they do, in Alberta. Every vehicle has a passenger that pays for that service. It is required to have an operating authority certificate regardless of the size of the bus, or van.

**The Chairman:** Of nine passenger, for example?

**Mr. Lilley:** Correct. The only exemption would a private company or association that had a van and was not charging their membership a riding fee. All others have to have an operating authority certificate.

**The Chairman:** Are you not concerned about the loss of rural services under economics of deregulation? You did say that there was cross-subsidization of rural routes in Alberta. Could you elaborate on that, please.

**Mr. Dawes:** As I mentioned, there are very few routes that we are aware of over the last, I would say, 30 years formerly operated by Greyhound that are now not now in operation.

I described a number of situations where those routes had been devolved to lower-cost operators, ranging from a taxi company to a van operator to an operator of a full highway bus, albeit an older type of bus and operated by a driver that would not be

déréglementer les services assurés par autocar nolisé dès 1984, et l'industrie, dans la province, est aujourd'hui entièrement déréglementée.

Auparavant, certains transporteurs pouvaient offrir des services nolisés à partir d'une région ou d'une ville donnée, et ils pouvaient se rendre dans certaines autres régions. Nous avons éliminé toutes ces distinctions: aujourd'hui, on peut aller où on veut, partout en province. Cependant, nous assujettissons toujours les transporteurs de l'extérieur de la province à ces contrôles; sinon, nos propres sociétés subiraient un préjudice grave.

En fait, je tenais à mentionner que, dans les consultations qui ont présidé à l'élaboration du présent document, nos exploitants d'autocars nolisés ont amèrement reproché au gouvernement de l'Alberta de ne pas se montrer assez dur envers les transporteurs de l'extérieur de la province. Depuis des années, nous leur chantons que nous nous attendons à ce que les autres provinces accordent un traitement réciproque au service nolisé et à ce qu'elles le fassent dans un avenir raisonnablement rapproché. Il en est ainsi depuis maintenant une décennie ou plus, et rien n'a encore bougé. D'autres sociétés offrant des services nolisés commencent à donner d'importants signes de mécontentement, et elles sont touchées d'une façon ou d'une autre. C'est une autre des raisons qui font que nous tenons à la déréglementation.

**La présidente:** Les règles d'admission dans le marché permettent-elles la prestation de services au moyen de fourgonnettes pouvant accueillir, disons, 9, 12 ou 14 passagers?

**M. Wayne Lilley, gestionnaire, Code national de sécurité et Exploitation, ministère des transports de l'Alberta:** Oui, du moins en Alberta. La mesure s'applique à tout véhicule transportant des passagers payants. Les véhicules en question doivent être munis d'un certificat d'exploitation, peu importe la taille de l'autocar ou de la fourgonnette.

**La présidente:** Même si le véhicule transporte neuf passagers, par exemple?

**M. Lilley:** Absolument. La seule exemption concernerait l'entreprise privée ou une association disposant d'une fourgonnette dans laquelle elle transporterait ses membres sans leur imposer de droit de passage. Tous les autres véhicules doivent être munis d'un certificat d'exploitation.

**La présidente:** Ne craignez-vous pas que les impératifs économiques de la déréglementation n'entraînent une perte de services en milieu rural? Vous avez affirmé que les circuits ruraux de l'Alberta bénéficient de l'interfinancement. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet, s'il vous plaît?

**M. Dawes:** Comme je l'ai indiqué, il y a, à notre connaissance, très peu de circuits anciennement exploités par Greyhound qui ne le sont plus aujourd'hui, même si on remonte à 30 ans.

J'ai décrit un certain nombre de cas dans lesquels ces circuits ont été cédés par des exploitants dont les coûts sont moindres, qu'il s'agisse d'une société de taxi ou d'un exploitant de fourgonnette ou encore d'un exploitant d'autocars en bonne et

compensated at the same level as a Greyhound driver would, for example.

I am only aware of two routes that were in operation 30 years ago that are not in operation today in some form. So given that experience, it is hard for us to be overly concerned about what would happen with deregulation. Our friends from Greyhound I am sure will be describing their system here in Alberta.

However, when you devolve to these smaller carriers, you remove the need to cross-subsidize them. Of course, there may be some continuing funding from the large company, perhaps by allowing them to use their terminal; however, we would not be party to that. In principle, if you can get someone operating those routes at a profit, obviously it would not be necessary to cross-subsidize them anymore.

Perhaps our experience is somewhat coloured by the overall changes that have happened in our rural communities. Many of our rural communities no longer have a grain elevator, no longer have a rail line, probably do not have a school and may not even have a church any longer. It seems odd that in every case in perpetuity a Greyhound bus would still run through those towns, especially if there is no one there to use it.

**The Chairman:** When we were in Nova Scotia and P.E.I., people seemed to be very happy with the service provided by small vans. For example, a van would pick up a passenger at home and take the individual into town to a doctor's appointment. Young people are use vans to go to school or to go into town to look for a job.

Is that service popular here in Alberta? It is not popular in Vancouver, as we found out yesterday.

**Mr. Dawes:** No.

**The Chairman:** We tried to push it, but nobody reacted to that.

**Mr. Dawes:** I think it is a measure of the fact that we have such good service here at the moment. As I understand it — and I am loath to get into talking about another province after what I heard being said about Alberta in previous meetings — in Nova Scotia these were long-standing scheduled routes, all-stop, very slow, provided by the very traditional bus operator. There were entrepreneurs who came in and provided some form of door-to-door service, half the travel time to Halifax, or maybe two thirds at the most, and at competitive prices. They must have sprung up out of a need that was not being met.

We have not had that kind of service spring up here. Once in a while we will get an operator that tries to get in and operate illegally, but then we shut them down.

due forme, même s'il s'agit d'un autocar plus ancien que conduit un chauffeur qui n'est pas rémunéré au même titre que le serait un chauffeur de Greyhound, par exemple.

Je ne connais que deux circuits exploités il y a 30 ans qui ne le sont plus aujourd'hui, ni d'une façon ni de l'autre. À la lumière de cette expérience, nous avons du mal à nous préoccuper outre mesure de ce qui se produirait advenant la déréglementation. Je suis certain que nos amis de la société Greyhound feront la description de leur réseau ici en Alberta.

Lorsqu'on cède des circuits à de plus petits transporteurs, on n'a plus besoin de les interfinancer. Bien entendu, la société plus importante pourra continuer de leur verser certains fonds, en leur permettant d'utiliser son terminal; cependant, nous ne serions pas partie à de telles ententes. Si, en principe, une entreprise est en mesure d'exploiter ces circuits à profit, il n'est plus, cela va de soi, nécessaire de les interfinancer.

Notre expérience est peut-être quelque peu nuancée par les modifications générales subies par nos collectivités rurales. Bon nombre d'entre elles ne disposent plus d'un élévateur à grains ni d'une ligne de chemin de fer. Il est probable que certaines d'entre elles n'ont plus d'école, et peut-être même n'ont-elles plus d'église. Il semblerait bizarre que la société Greyhound soit condamnée à desservir ces petites villes à perpétuité, en particulier s'il n'y a plus du tout d'utilisateurs.

**La présidente:** Lorsque nous avons séjourné en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard, les citoyens que nous avons entendus se sont dits enchantés du service fourni par les petites fourgonnettes. À titre d'exemple, une fourgonnette prend une personne à la maison et la conduit en ville, où elle a rendez-vous chez le médecin. Les gens utilisent les fourgonnettes pour aller à l'école ou pour aller chercher du travail en ville.

Ce genre de service est-il populaire en Alberta? Il ne l'est pas à Vancouver, comme nous l'avons constaté hier.

**M. Dawes:** Non.

**La présidente:** Nous avons tenté de pousser plus loin, mais personne n'a réagi.

**M. Dawes:** Je pense que le phénomène s'explique par la qualité des services actuellement offerts ici. Ce que je comprends de la situation de la Nouvelle-Écosse — et je répugne à l'idée de parler d'une autre province après avoir pris connaissance de ce qu'on a dit de l'Alberta à l'occasion de rencontres précédentes —, il s'agissait de circuits à horaire fixe existant depuis très longtemps, offerts par des exploitants tout ce qu'il y a de plus traditionnels. Les autocars s'arrêtaient un peu partout, et le service était très lent. Puis, des entrepreneurs ont commencé à offrir un service de porte à porte, à des prix concurrentiels. Le trajet vers Halifax était réduit de moitié ou au moins du tiers. Ils sont sans doute nés d'un besoin non satisfait.

Ici, il n'y a rien eu de tel. À l'occasion, l'exploitant essaie de s'imposer et d'offrir ses services illégalement, mais nous avons tôt fait de mettre un terme à ses activités.



**Mr. Lilley:** We did have an application a number of years ago from a carrier that wished to operate a van service, a commuter service within Calgary itself. That application was given a public hearing, was submitted to the test of public need and convenience, but it was rejected because of the effect it would have on Calgary transit.

**Senator Oliver:** I have a number of questions designed to have you elaborate on some of the very important points that you have made, so that is what I will attempt to do in two or three questions.

First of all, our study is an "intercity" study; your paper relates to "intercommunity." I like your word better because we are really dealing with trying to transport people from rural parts, not just between cities. Hence, the word "community" is perhaps a bit more appropriate.

At the very beginning of your comments today you talked about the province of Alberta, and you said that Greyhound covers 80 per cent of the villages and 90 per cent of the towns, that they have been for sometime and are continuing to do so.

In terms of the villages, what about the other 20 per cent? In terms of the towns, what about the other 10 per cent? As well, how are they being serviced, particularly the three classes of people you have referred to — children up to 18 years of age, the elderly who do not have a car, or a light truck, as you say, and the disabled?

**Mr. Dawes:** The first thing I would say is that those communities that are not covered have not been covered for an awful long time. It is not recently that those communities have no service.

That would be an interesting study in itself. Why do some communities not have service? I am not only talking about this province; I am also fairly familiar with Ontario. There are communities there that have not had bus service for 50 years. It does not necessarily seem to depend on whether they are thriving.

**Senator Oliver:** Is that not a public policy question that we as a committee should be looking at? Should not all Canadians, irrespective of where they live, have some kind of equal access by transportation to the main areas, to hospitals, schools and shopping?

**Mr. Dawes:** Yes. The question is what kind of service.

In Alberta, for example, from Red Deer north, there may be towns on a highway that no longer has bus service, or probably has not had bus service for decades. Often people will get a drive to where they can get the next intercity bus.

**M. Lilley:** Il y a un certain nombre d'années, nous avons reçu une demande de la part d'un transporteur qui souhaitait exploiter un service de fourgonnettes, un service de navettes à l'intérieur des limites de la ville de Calgary. La demande a fait l'objet d'une audience publique et a été soumise au critère du besoin et de la commodité du public, mais elle a été rejetée en raison de l'effet qu'elle aurait eu sur le transport en commun à Calgary.

**Le sénateur Oliver:** Je vais poser un certain nombre de questions conçues pour vous permettre d'explicitier certains points très importants que vous avez soulevés. C'est donc ce que je vais tenter de faire en deux ou trois questions.

D'abord, notre étude porte sur le transport interurbain; dans votre document, vous parlez plutôt de transport «intercommunautaire». Je préfère le mot que vous utilisez parce que nous nous intéressons au transport des passagers en milieu rural, et non au simple transport entre villes. Le mot «communautaire» est peut-être donc plus approprié.

Au tout début des commentaires que vous avez faits aujourd'hui, vous nous avez parlé de la province de l'Alberta et avez affirmé que la société Greyhound dessert 80 p. 100 des villages et 90 p. 100 des petites villes, que ces derniers sont desservis depuis un certain temps et continuent de l'être.

En ce qui concerne les villages, qu'en est-il des 20 p. 100 qui restent? En ce qui concerne les petites villes, qu'en est-il des 10 p. 100 qui restent? De même, quels services y assure-t-on, en particulier aux trois catégories de personnes auxquelles vous avez fait référence — les enfants jusqu'à 18 ans, les aînés qui n'ont pas de voiture ni de camion léger, comme vous dites, et les personnes handicapées?

**M. Dawes:** La première chose que je tiens à dire, c'est que les collectivités qui ne sont pas desservies ne le sont pas depuis très longtemps. Cela ne date pas d'hier.

Il s'agirait d'un sujet d'étude intéressant en soi. Pourquoi certaines collectivités ne sont-elles pas desservies? Je ne parle pas seulement de notre province; je connais aussi assez bien la situation de l'Ontario. Il y a là des collectivités qui ne bénéficient pas de services d'autocars depuis cinquante ans. La situation ne semble pas nécessairement liée à la prospérité.

**Le sénateur Oliver:** Ne s'agit-il pas d'une question de politique gouvernementale à laquelle le comité devrait s'intéresser? Les Canadiens, peu importe où ils vivent, ne devraient-ils pas bénéficier d'un accès égal à des services de transport dans les régions principales, les hôpitaux, les écoles et les centres commerciaux?

**M. Dawes:** Oui. La question qui se pose a trait au genre de service offert.

En Alberta, par exemple, de Red Deer vers le nord, il y a peut-être de petites villes situées sur une route où il n'y a plus de service d'autocar, probablement depuis des décennies. Souvent, les gens trouvent quelqu'un pour les conduire à un endroit où ils pourront monter dans le prochain autocar interurbain.

In Western Canada, it is nothing to drive for an hour, you know, frankly.

**Senator Oliver:** In your car or light truck.

**Mr. Dawes:** That is right.

People will often get a drive from relatives or friends. We have local transportation services in 185 Alberta towns and villages, the handi-bus type. Senior citizens might get a ride from, say, the Elk's Club or the Lion's Club. It is very rare that you will get somebody who absolutely does not have a ride to the nearest intercity bus. Alternatively, a lot of these local transportation providers will take senior citizens, for example, into the West Edmonton Mall, say, for shopping once a week. A number of these services, quite a few of them, are accessible as well. They will be operating a handi-bus kind of vehicle.

One measure is the number of complaints we would get in a year. It may be one or two. It may be a complaint related to a bad experience, say, something the driver did that an individual did not like. We get very few complaints about the service itself, which to me indicates that people are happy and are getting around in some manner, even if they do not have a bus going through their community, which is relatively rare.

**Senator Oliver:** On page 8, under "Preserving Rural Services," you say:

The Board should encourage, but not order, carriers operating terminal, information, reservation and ticketing facilities to grant right-of-use to other carriers under appropriate terms, so as to promote coordination between services and thereby preserve the Alberta scheduled inter-community bus network.

**Senator Oliver:** Has that been working? Is it working now?

**Mr. Dawes:** Yes. For example, in the cases where Greyhound has devolved services — and I would defer to our friends from Greyhound who will be coming up next — it is my understanding that these services usually operate into their terminal. Hence, the connectivity is there. It is just like what it used to be when Greyhound operated the service.

In other cases, where you have feeder services, obviously they are totally connected. The feeder bus comes right up to the bus at a junction point on the highway, let us say.

**Senator Oliver:** So that policy is, in fact, working; there is some sharing; correct?

**Mr. Dawes:** Yes, definitely.

Dans l'Ouest canadien, faire une heure de route, franchement, ce n'est rien.

**Le sénateur Oliver:** En voiture ou en camion léger

**M. Dawes:** Exactement.

Souvent, les gens se font conduire par des parents ou des amis. Dans 185 villages et petites villes de l'Alberta, on offre des services de transport locaux, offerts à bord de véhicules adaptés pour les personnes handicapées. Certaines personnes âgées peuvent se faire conduire à l'Elk's Club ou au Club des Lions. Il est très rare de tomber sur une personne n'ayant absolument aucun moyen de se rendre jusqu'à l'autocar interurbain le plus proche. Sinon, bon nombre de ces fournisseurs de services de transport locaux conduiront les aînés au West Edmonton Mall, par exemple, une fois la semaine, pour qu'ils puissent faire leurs emplettes. Un certain nombre de ces services, qui sont assez nombreux, sont également accessibles. On utilise dans de tels cas un véhicule adapté aux personnes handicapées.

Le nombre de plaintes que nous recevons chaque année donne une indication. Elles se chiffrent à une ou deux. Elles peuvent avoir trait à une expérience malheureuse, disons, un geste du chauffeur que telle ou telle personne n'a pas apprécié. Nous recevons très peu de plaintes au sujet du service lui-même, ce qui m'amène à penser que les gens sont satisfaits et qu'ils se déplacent d'une façon ou d'une autre, même si leur collectivité n'est pas desservie par un autocar, ce qui est relativement rare.

**Le sénateur Oliver:** À la page 8, relativement à la préservation des services en milieu rural, vous écrivez:

La commission devrait encourager les transporteurs qui exploitent un terminal et un service d'information, de réservation et de billetterie à accorder à d'autres transporteurs un droit d'utilisation assorti de modalités appropriées, mais pas l'imposer, de façon à promouvoir la coordination entre les services et, ce faisant, à préserver le réseau albertain de services de transport par autocar intercommunautaire à horaire fixe.

**Le sénateur Oliver:** Cela a-t-il fonctionné? Quelles sont les modalités?

**M. Dawes:** Oui. Par exemple, lorsque la société Greyhound a cédé des services — et je préfère laisser nos amis de Greyhound, qui témoigneront ensuite, le soin d'apporter des précisions —, je crois comprendre que les services en question sont habituellement offerts à partir du terminal de Greyhound. Il existe donc un lien. La situation est la même que lorsque c'est Greyhound qui offrait le service.

Dans d'autres cas, en particulier lorsqu'on a affaire à des services d'apport, les correspondances sont naturellement totales. L'autocar d'apport vient jusqu'à l'autocar principal à un point de correspondance donné sur la route.

**Le sénateur Oliver:** La politique donne donc de bons résultats. Il y a une certaine forme de mise en commun, n'est-ce pas?

**M. Dawes:** Oui, assurément.



**Senator Oliver:** On page 4 of your presentation, I was very impressed with the streamlining initiatives you implemented.

A number of the witnesses who have come before us, those who are involved in providing the service, have complained about the regulatory burdens that they have encountered. You have broken down the regulatory process.

On page 4, you say, in part:

The following streamlining initiatives were implemented under Stage 1 of our policy for scheduled services:

repeal of passenger baggage weights, rules and conditions;

elimination of requirement to obtain Board approval of both passenger and parcel rates;

reduction of the time required by the Board to give public notice...

You have cut through a lot of the bureaucracy. That is a wonderful precedent. Do you intend to go further?

**Mr. Dawes:** We have gone about as far as we can, short of full deregulation. We do have some baggage regulations that are still in one of our regulations, but that is an administrative thing; we just have not been able to remove them.

I can give you an example of what used to happen. If Greyhound had a schedule out of Calgary to Edmonton that left at 12 noon, in order to change it to 12:01 under the previous system they had to go to the board and get approval. We just did not think that made any sense.

**Senator Oliver:** We heard a similar complaint yesterday in British Columbia, and we have heard the same thing in other provinces, but you seem to have corrected the problem, which is commendable.

**Mr. Dawes:** Yes. I wanted to mention our minimum frequency system here as well. We have categorized all of the scheduled routes in Alberta according to type of service: rural service, service between smaller cities, and service between big cities, basically.

What this means is that a carrier in the case of rural routes can reduce its service down to three times a week. Let us say it is operating a daily service. It can reduce the service to three times a week without getting approval from the board.

If they want to go below what we call a minimum frequency for that route, then they have to go through the whole process.

**Senator Oliver:** Do they have to file something? How would the public find out? Do they have to post it somewhere?

**Le sénateur Oliver:** J'ai été fortement impressionné par les initiatives de rationalisation que vous avez mises en œuvre, lesquelles figurent à la page 4 de votre document.

Un certain nombre de témoins que nous avons entendus, ceux qui s'occupent de la prestation de services, se sont plaints des fardeaux réglementaires auxquels ils se sont butés. Vous avez, pour votre part, démantelé la procédure réglementaire.

À la page 4, vous affirmez, en partie:

Les initiatives de rationalisation qui suivent ont été mises en œuvre dans le cadre de la première étape de notre politique concernant les services à horaire fixe:

abrogation des règles et conditions ainsi que des limites relatives au poids des bagages;

suppression de l'obligation de faire approuver des tarifs pour les passagers et les colis par la commission;

réduction du temps dont a besoin la commission pour donner un avis public [...]

Vous avez allégé la bureaucratie. Il s'agit d'un merveilleux précédent. Avez-vous l'intention d'aller plus loin?

**M. Dawes:** Nous sommes allés le plus loin possible sans aller jusqu'à la déréglementation complète. Dans un de nos règlements, on trouve toujours certaines positions relatives aux bagages, mais il s'agit d'un élément purement administratif; nous n'avons tout simplement pas été en mesure de le supprimer.

Laissez-moi vous donner un exemple de la situation à laquelle nous étions confrontés. Si la société Greyhound exploitait l'autocar effectuant le trajet entre Calgary et Edmonton partant à midi, elle devait, en vertu du régime précédent, obtenir l'approbation de la commission pour pouvoir faire partir l'autocar à midi une minute. À nos yeux, cette situation n'avait aucun sens.

**Le sénateur Oliver:** On nous a fait des commentaires analogues en Colombie-Britannique hier, et nous avons entendu la même chose dans d'autres provinces: vous semblez avoir corrigé le problème, ce qui est louable.

**M. Dawes:** Oui. Je tenais à faire état ici de notre système de fréquence minimale. Nous avons catégorisé tous les circuits à horaire fixe de l'Alberta selon le type de service, non seulement le service rural, le service entre petites villes et le service entre grandes villes.

Ce que cela veut dire, c'est qu'un transporteur exploitant des circuits ruraux peut réduire la fréquence de son service trois fois la semaine. Imaginons qu'il offre aujourd'hui un service quotidien. On peut réduire la fréquence à trois fois la semaine sans obtenir l'autorisation de la commission.

S'il souhaite aller en deçà de ce que nous appelons la fréquence minimale pour le circuit en question, il doit passer par toute la procédure.

**Le sénateur Oliver:** Doit-il déposer certains documents? Comment les citoyens sont-ils mis au courant? Le demandeur doit-il présenter un avis quelque part?

**Mr. Dawes:** Yes. If they want to go below the minimum frequency, they have to provide notice of their intention.

**Senator Oliver:** Would they have to file notice in the newspaper, on the Internet, or where?

**Mr. Dawes:** The regulation, I believe, says a newspaper. We should update that and include the Internet.

**Senator Callbeck:** You mentioned that in 1995 you did a review of the bus industry because you were concerned about a decline in the previous decade. Is your document that I have in front of me, your position paper, a result of recommendations that came from that review?

**Mr. Dawes:** Yes. We prepared what we called a policy statement in 1995, subsequent to the review, which is really for the guidance of the Motor Transport Board. They are a separate body; they are a semi-judicial entity. We do not want to be seen ordering or directing them, but we give them very strong recommendations, which they then follow in regulating the mode.

**Senator Callbeck:** So has this increased your ridership?

**Mr. Dawes:** Again, I would like to defer to our friends from Greyhound on that, but it is my understanding that ridership has been fairly steady since 1995 in the bus mode in general and in Alberta as well.

There may be variations on different types of route — for example, Edmonton-Grande Prairie, which is serving a lot of the activity that is happening in the oil patch in northern Alberta.

We are not privy to ridership information. We do not receive data from the bus companies, so I cannot say anything more than that.

**Senator Callbeck:** Did you say at the beginning that 95 per cent of villages are served?

**Mr. Dawes:** I said 95 per cent of the towns and 80 per cent of the villages were served.

**Senator Callbeck:** You talked about vans, too. I think you said that every bus that carries people for a charge must have a certificate. That is true with respect to a van, too, I believe. If a van is transporting 9 or 11 passengers and is charging for the service, it has to have a licence; correct?

**Mr. Lilley:** That is correct, an operating authority certificate providing that the passengers are paying for that service.

If it were a bus with capacity for 10 or more passengers, it would require a safety certificate under the National Safety Code.

**Senator Callbeck:** What is involved in getting that certificate?

**Mr. Dawes:** Oui. Il doit signifier son intention d'aller en deçà de la fréquence minimale.

**Le sénateur Oliver:** Doit-il présenter un avis dans le journal, sur Internet ou ailleurs?

**Mr. Dawes:** La réglementation, je crois, porte qu'il doit le faire dans un journal. Nous devrions mettre la politique à jour et ajouter Internet.

**Le sénateur Callbeck:** En 1995, avez-vous dit, vous avez procédé à un examen de l'industrie du transport par autocar parce que le déclin observé au cours de la décennie précédente vous préoccupait. Le document que j'ai sous les yeux, c'est-à-dire votre exposé de position, résulte-t-il des recommandations de cet examen?

**Mr. Dawes:** Oui, à la suite de l'examen, nous avons préparé en 1995 ce que nous avons appelé un énoncé de politique, qui a essentiellement pour but d'orienter la Motor Transport Board. Il s'agit d'un organisme autonome, d'une entité quasi judiciaire. Nous ne voulons ni lui donner des ordres ni la diriger, mais nous établissons pour elle de très solides recommandations, qu'elle doit suivre dans la réglementation de tel ou tel mode de transport.

**Le sénateur Callbeck:** Le nombre de passagers a-t-il augmenté?

**Mr. Dawes:** Une fois de plus, je préfère laisser cette question à nos amis de Greyhound, mais je crois comprendre que le nombre d'utilisateurs des autocars est demeuré relativement stable depuis 1995. Notamment en Alberta.

On observe peut-être certains écarts dans divers types de circuit — par exemple entre Edmonton et Grande Prairie, où se concentre une bonne part de l'activité dans les champs de pétrole du nord de l'Alberta.

Nous n'avons pas de données sur le nombre de passagers. Les sociétés d'autocars ne transmettent pas ce genre de données. Je ne peux donc pas en dire plus à ce sujet.

**Le sénateur Callbeck:** Au départ, avez-vous bien dit que 95 p. 100 des villages étaient desservis?

**Mr. Dawes:** J'ai dit que 95 p. 100 des petites villes et que 80 p. 100 des villages étaient desservis.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez aussi fait allusion aux fourgonnettes. Je crois que vous avez dit que tout autocar transportant des passagers payant devait être muni d'un certificat. Je crois que la mesure s'applique aussi aux fourgonnettes. Une fourgonnette qui transporte neuf ou 11 passagers payants doit être munie d'un permis, n'est-ce pas?

**Mr. Lilley:** Oui, le véhicule doit être muni d'un certificat d'exploitation, à condition que les passagers paient un droit de passage.

Un autocar doté d'une capacité de dix passagers ou plus doit aussi, aux termes du Code national de sécurité, être muni d'un certificat de sécurité.

**Le sénateur Callbeck:** Que suppose l'obtention d'un tel certificat?



**Mr. Lilley:** If you are a resident of Alberta, you have to supply us with an application form. The application form provides information about the company or persons applying, provides details about the demographics and provides us with insurance information so that we can ensure that they have met the minimum requirements, and that is basically all that is required.

**Senator Forrestall:** Fit, willing and able.

**Senator Callbeck:** We mentioned 9 or 11 people. What if it is a van carrying three people?

**Mr. Lilley:** If it is like a Chrysler minivan type of vehicle?

**Senator Callbeck:** If they are carrying people for a charge.

**Mr. Lilley:** If they are carrying people for a charge, then they have to have an operating authority certificate.

**Senator Callbeck:** Regardless of whether the vehicle is carrying three people?

**Mr. Lilley:** Correct. The type of certificate we issue would depend on the type of service. It may be a bus authority, a taxi service, as opposed to a charter or something like that, or a private bus. The type of service differentiates the type of certificate we would issue.

**Senator Callbeck:** You said that you would like to work toward economic deregulation, but not without the other Prairie provinces doing the same. Does that apply to all the provinces or just the Prairie provinces and B.C.?

**Mr. Dawes:** Yes. I am glad you added B.C. B.C. is the biggest problem for our carriers.

We have considered what would be the implication of deregulating economically if we could get all of our western neighbours to agree, and we have not come to a conclusion on that, but if we do not get deregulation across the country fairly soon it is an option that we want to consider very seriously.

**Senator Callbeck:** To do it own your own?

**Mr. Dawes:** No, to do it on a regional basis.

**Senator Gustafson:** I would like to make a couple of comments with respect to your statements.

The Senate Agriculture Committee, which I chair, was just in Europe. The Europeans seem to be way ahead of us in terms of rural development. We are the most urbanized country in the world; 80 per cent of our people live in cities. When it comes to rural development, it seems to me that we are on a slippery slope. Things seem to be going downhill. In the area in which I live,

**M. Lilley:** Si vous êtes un résident de l'Alberta, vous devez nous présenter un formulaire de demande. Ce dernier renferme des renseignements sur la société ou les personnes à l'origine de la demande de même que des détails sur les données démographiques. On y trouve aussi de l'information sur l'assurance, ce qui nous permet de nous assurer que les intéressés répondent aux critères minimums. Essentiellement, c'est tout ce qu'il faut.

**Le sénateur Forrestall:** En somme, il suffit d'être prêt, apte et disposé à offrir le service.

**Le sénateur Callbeck:** Nous avons parlé de neuf ou onze personnes. Qu'arrive-t-il dans le cas d'une fourgonnette transportant trois personnes?

**M. Lilley:** S'il s'agit d'une mini fourgonnette Chrysler comme celle que je possède?

**Le sénateur Callbeck:** À supposer qu'elle serve au transport de passagers payants?

**M. Lilley:** Si elle sert au transport de passagers payants, le propriétaire devra se munir d'un certificat d'exploitation.

**Le sénateur Callbeck:** Indépendamment du fait que le véhicule ne sert qu'à transporter trois personnes?

**M. Lilley:** Oui. Le type de certificat que nous délivrons est fonction du type de service offert. Il peut s'agir d'une commission de transport ou d'un service de taxi par opposition à une entreprise offrant des services nolisés, ou quelque chose du genre, ou encore d'un autocar privé. Le certificat que nous délivrons est fonction du service offert.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que vous aimeriez vous engager sur la voie de la déréglementation économique, à condition que les autres provinces des Prairies vous imitent. Cela s'applique-t-il à toutes les provinces ou simplement aux provinces des Prairies et à la Colombie-Britannique?

**M. Dawes:** Oui. Je suis heureux que vous ayez ajouté la Colombie-Britannique. La Colombie-Britannique est l'un des plus importants problèmes auquel nos transporteurs sont confrontés.

Nous avons examiné les répercussions de la déréglementation économique, à supposer que tous nos voisins de l'Ouest soient d'accord, et nous n'avons pu en arriver à une conclusion à ce sujet, mais, à supposer que la déréglementation ne s'impose pas à tout le pays dans un avenir relativement rapproché, il s'agit d'une option que nous voudrions envisager très sérieusement.

**Le sénateur Callbeck:** Agir de votre propre initiative?

**M. Dawes:** Non, procéder de façon régionale.

**Le sénateur Gustafson:** J'aimerais faire deux ou trois commentaires au sujet de vos déclarations.

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture que je préside rentre tout juste d'une tournée en Europe. Du point de vue du développement rural, les Européens semblent avoir une longueur d'avance sur nous. Nous sommes le pays le plus urbanisé au monde: 80 p. 100 des Canadiens vivent dans des villes. Dans le domaine du développement rural, j'ai l'impression que nous nous

southern Saskatchewan, there are just a few main lines left. If you live along the Regina-Minneapolis line, you get good service. If you happen to be off of the mainline, the same is not the case.

You said that about 80 per cent of villages in Alberta have service. The percentage in Saskatchewan would probably be much lower than that. There is no doubt that this poses a problem for government.

The Europeans are dealing with these very things right now. They call it rural development, environmental direction, and agriculture, and they are combining those things to enhance rural life.

Canada is probably the greatest rural country in the world. People who visit here remark about the opportunities. Somehow or other, I do not think we are catching that vision. I am no doubt biased because of my background and where I live and the things I do, but I think it is an area that we really must look at.

I want to ask a question about the type of van that is used to transport people. Have you done any studies on safety as to which are the better vans?

My son has had three vans. When I am driving his van, it seems as though I could float right off the highway, compared to a heavy car that holds the road in icy conditions or the types of buses that take kids to hockey games and so on, which seem much more stable. Have you done any work on the type of vehicle that is the safest?

I would like you to respond to my first comments, and then answer with respect to the vans, if would you, please.

**Mr. Dawes:** I want to clarify one thing about the 80 per cent of villages.

If you start out for Edmonton in Saskatchewan, on Highway 13, and go through Provost, through Camrose and the famous Wetaskiwin into Edmonton, included in that 20 per cent of villages not served anymore will be places in between the larger towns or cities on that route I just described. Therefore, it is not that the buses are not perhaps passing through these places; it is just that the population is so low now that they are perhaps not stopping anymore. In some cases, the village can be located off the highway somewhat and the bus will no longer go in there.

**Senator Gustafson:** Or they meet them on the highway.

**Mr. Dawes:** Well, if the bus still stops there.

My point, however, is that in Alberta, and it may be different in Saskatchewan, we have found that our larger regional centres in the rural areas are doing quite well. They are either holding

sommes engagés sur une pente glissante. La situation paraît se détériorer. Dans la région où je vis, c'est-à-dire le sud de la Saskatchewan, il ne reste plus que quelques lignes principales. Les personnes qui vivent le long de la ligne Regina-Minneapolis ont droit à un service de qualité. Pour celles qui vivent ailleurs, c'est une tout autre histoire.

Vous avez dit qu'environ 80 p. 100 des villages de l'Alberta étaient desservis. En Saskatchewan, le pourcentage serait probablement beaucoup plus faible. Il ne fait aucun doute que cela représente un problème pour le gouvernement.

À l'heure actuelle, les Européens sont aux prises avec les mêmes problèmes. Ils parlent de développement rural, d'orientation environnementale et d'agriculture, et ils combinent tous ces éléments pour enrichir la vie rurale.

Le Canada est probablement le meilleur pays rural au monde. Les possibilités n'échappent pas aux visiteurs. Pour une raison ou pour une autre, je n'ai pas le sentiment que nous avons cette vision. À cause de mes antécédents, de l'endroit où je vis et de ce que je fais, il ne fait aucun doute que je suis partial, mais je pense qu'il s'agit d'un aspect qu'on aurait intérêt à étudier.

Je tiens à vous poser une question au sujet du type de fourgonnette utilisé pour le transport de passagers. Avez-vous fait des études sur la sécurité de manière à déterminer les meilleures fourgonnettes?

Mon fils a eu trois fourgonnettes. Lorsque je suis au volant de sa fourgonnette, j'ai l'impression que je pourrais tout simplement quitter la route, du moins par rapport à une lourde voiture qui tient la route malgré une chaussée glacée ou aux autocars qu'on utilise pour conduire des enfants à des matches de hockey et ainsi de suite, lesquels m'apparaissent beaucoup plus stables. Avez-vous réalisé des études sur le type de véhicule jugé le plus sûr?

J'aimerais vous entendre réagir à mes premiers commentaires et, si vous le pouvez, répondre à la question concernant les fourgonnettes.

**M. Dawes:** Je tiens à apporter une précision au sujet de la proposition de 80 p. 100 des villages.

Si, au départ de la Saskatchewan, vous vous dirigez vers Edmonton sur la route 13 et que vous traversez Provost, Camrose et la célèbre ville de Wetaskiwin avant d'arriver à Edmonton, les villes ou les villages plus importants situés sur l'itinéraire que je viens de décrire feront partie de la proportion de 20 p. 100 de villages ne recevant plus de services. Le problème ne vient donc pas du fait que les autocars ne traversent plus ces endroits. Seulement, il y a si peu d'habitants que les autocars ne s'y arrêtent peut-être plus. Dans certains cas, il est possible que le village soit situé un peu à l'écart de la route et que l'autocar ne s'y rende pas.

**Le sénateur Gustafson:** À moins qu'on ne l'attende sur la route.

**M. Dawes:** À condition que l'autocar s'y arrête.

Ce que je veux dire, cependant, c'est que, en Alberta — et la situation est peut-être différente en Saskatchewan, nous avons constaté que nos plus importants centres régionaux dans les



their own or they are actually growing. Camrose, which is now a city, has become quite a retirement centre; Wetaskiwin is another thriving town.

It is more a case of a change in the structure of the rural areas where people who were once being served are now not being served. The latter is not the case in very many instances, anyway. So I think you have to make that clarification.

With that in mind, we are not that concerned about the future of bus service to rural communities, based on the structural changes and the fact that we have many examples of services that have been devolved and continue to operate in a more appropriate fashion on those routes.

Turning to the matter of vehicles, the only thing we can go on is accidents that might occur with the different types of vehicles. To our knowledge, this has not been a problem in Alberta, and we would know, being the Department of Transportation.

For example, the van connector that Greyhound contracts with out of Lac La Biche seems to be operating safely. We have airporter services, one, for example, in Edmonton that operates on a fairly long stretch out to the international airport using vans at high speeds. There has not been any problem with them.

Therefore, in our view, the legislation that is there is adequate. If it is enforced properly there will not be a problem. However, that should not be a consideration as to whether to deregulate or not economically. I guess that would be our point.

**Senator Adams:** There are no buses where I live.

A company like Greyhound has different regulation in different provinces. There are regulations in Alberta and B.C. specific to the mountains. Saskatchewan and Manitoba have different regulations. Are the regulations across the country the same vis-à-vis safety?

**Mr. Lilley:** In terms of bus regulation for safety, that has mostly been dealt with under the National Safety Code, which is a national program. Each province applies slightly different ways, but the concept is to regulate under safety.

Once you are in, every jurisdiction maintains a carrier profile on that person or that company and regulates based on convictions, inspections and collisions. So a safety aspect is basically covered under that program.

**Senator Adams:** Is it true that across Canada, every six months, every bus has to be safety checked?

régions rurales se tirent assez bien d'affaires. Ils tiennent leur bout ou sont en croissance. Camrose, qui est désormais une ville, est devenue un centre de retraite relativement attirant; Wetaskiwin est une autre petite ville en pleine expansion.

On a davantage affaire à une modification de la structure des régions rurales où des personnes auparavant desservies ne le sont désormais plus. De toute façon, cette situation ne se rencontre pas très souvent. J'ai pensé qu'il était important d'apporter cette clarification.

Cela dit, nous ne nous inquiétons pas outre mesure de l'avenir du service par autocar vers les collectivités rurales, compte tenu des changements structurels et du fait que nous avons bon nombre d'exemples de services qui, après avoir été cédés, demeurent offerts de façon plus appropriée sur les circuits concernés.

En ce qui concerne la question des véhicules, le seul élément dont nous disposons concerne les accidents qui risquent de se produire selon les divers types de véhicules. À notre connaissance cela n'a pas posé de problème en Alberta. Comme nous représentons le ministère des Transports, nous serions au courant.

À titre d'exemple, le service de liaison par fourgonnette auquel la société Greyhound est liée par contrat au départ de Lac La Biche semble fonctionner de façon sécuritaire. Nous avons des services de cars d'aéroport, notamment à Edmonton, qui effectuent des trajets relativement longs jusqu'à l'aéroport international à l'aide de fourgonnettes roulant à grande vitesse. Il n'y a pas eu de problème à cet égard.

À notre avis, par conséquent, les dispositions législatives existantes sont adéquates. Il n'y a pas de problème, à condition qu'elles soient appliquées correctement. Cependant, on ne devrait pas en tenir compte au moment de procéder ou non à une déréglementation économique. Je crois que ce serait notre position.

**Le sénateur Adams:** Là où je vis, il n'y a pas d'autocar.

Une société comme Greyhound obéit à des règles différentes selon les provinces. En Alberta et en Colombie-Britannique, on retrouve des règlements propres à la circulation en montagne. En Saskatchewan et au Manitoba, les règles sont différentes. Peut-on en dire autant de la réglementation en matière de sécurité partout au pays?

**M. Lilley:** Du point de vue de la réglementation en matière de sécurité imputable aux autocars, le Code national de sécurité, programme national, est le principal instrument. Chaque province l'applique de façon légèrement différente, mais l'idée de base consiste à réglementer du point de vue de la sécurité.

Une fois l'entreprise admise, chaque administration tient à jour un profil du transporteur pour la personne ou la société et réglemente en fonction des condamnations, des inspections et des collisions. La sécurité est donc un aspect essentiellement visé par ce programme.

**Le sénateur Adams:** Est-il vrai que, au Canada, tout autocar doit subir une inspection de sécurité tous les six mois?

**Mr. Lilley:** Yes — but I will not speak for the other jurisdictions. I believe it is every six months in most jurisdictions. In Alberta, all buses have to have a mechanical safety inspection every six months.

**Senator Adams:** I believe bus drivers check their emergency brakes often. I believe they actually crawl underneath the buses to do that inspection. Is there any other way to know whether the safety cable is broken?

**Mr. Lilley:** Under the National Safety Code, carriers are required to have a preventative maintenance program, and in most jurisdictions, I believe in all jurisdictions, actually, drivers must do a pre-trip inspection prior to driving that vehicle and document any defects. To support that, jurisdictions have safety inspections, commonly referred to as a CVSA inspection — the Commercial Vehicle Safety Alliance. There is a standard set of inspection criteria used all over North America and Mexico. On-road enforcement people conduct random inspections and stop checks to verify the mechanical fitness of vehicles.

**Senator Adams:** How does the system work? Do you go to each company and check the licence number of every bus to see how many times it has been safety checked? How does it work?

**Mr. Lilley:** Part of it is on the road. When a vehicle is stopped, they have to produce proof, and they are issued a sticker, which is in turn attached to the vehicle. As the vehicle goes by, the enforcement people can determine the validity of the sticker by its colour, what corners are cut off and what year is punched, simply by looking at it.

Once a vehicle is stopped, there is a request for the certificate to see if it is valid and for that vehicle. So there is an on-road inspection portion that supports that program.

In addition, a new carrier coming in, like bus operating authorities, has to attach a copy of their certificates upon application, and upon renewal they have to give us at least one just to show us that they are maintaining their vehicles in that program.

**Senator Adams:** Are there any rules with regard to buses using diesel fuel? Do you have any restrictions on that? Do you do any checks? Do you do any enforcement in that area? I am concerned about this for environmental reasons. Do you have anything to do with that?

**Mr. Lilley:** Not in Alberta. I am not sure about the other jurisdictions. We do not do a lot of that type of checking.

**Senator Adams:** You have nothing to do with environmental concerns?

**M. Lilley:** Oui, mais je ne me prononcerai pas pour d'autres administrations. Je crois savoir que la plupart des administrations imposent une inspection de sécurité tous les six mois. En Alberta, tous les autocars doivent subir une inspection de sécurité mécanique tous les six mois.

**Le sénateur Adams:** Je crois savoir que les chauffeurs d'autobus vérifient souvent leurs freins d'urgence. Je crois également savoir qu'ils se glissent sous leur autocar pour effectuer cette inspection. Y a-t-il un autre moyen de déterminer si le câble de sécurité est rompu?

**M. Lilley:** En vertu du Code national de sécurité, les transporteurs doivent adopter un programme d'entretien préventif. Dans la plupart des administrations — dans la totalité d'entre elles, si je ne m'abuse —, les chauffeurs doivent effectuer une inspection avant de prendre le volant et documenter toute défectuosité. Dans ce contexte, les administrations imposent des inspections de sécurité, communément appelées l'inspection de la CVSA — soit la Commercial Vehicle Safety Alliance. Il existe un ensemble de critères d'inspection utilisés dans l'ensemble de l'Amérique du Nord et au Mexique. Les responsables de l'application sur la route effectuent des inspections obligatoires et interceptent des véhicules pour en vérifier le fonctionnement mécanique.

**Le sénateur Adams:** Comment le système fonctionne-t-il? Vous rendez-vous dans chacune des sociétés pour vérifier le numéro d'immatriculation de chacun des autocars et le nombre d'inspections de sécurité subies par chacun? Comment cela fonctionne-t-il?

**M. Lilley:** Une partie du travail s'effectue sur la route. Lorsque le véhicule est intercepté, le chauffeur doit produire une preuve, et on lui remet un autocollant, lequel est apposé sur le véhicule. Au passage d'un véhicule, les responsables de l'application peuvent déterminer la validité de l'autocollant par sa couleur, les coins qui ont été coupés et les années qui ont été poinçonnées. Il leur suffit de jeter un coup d'œil.

On demande au chauffeur d'un véhicule immobilisé de produire le certificat. On s'assure ainsi qu'il est valide et qu'il a été délivré pour le véhicule en question. Il y a donc un volet axé sur les inspections sur la route à l'appui du programme.

En outre, un nouveau transporteur, par exemple un autocariste, doit annexer une copie de ses certificats à sa demande. Au moment du renouvellement, il doit nous en remettre au moins un pour nous montrer que ses véhicules demeurent visés par le programme.

**Le sénateur Adams:** Y a-t-il des règles concernant les autocars alimentés au diesel? Imposez-vous des restrictions à ce sujet? Effectuez-vous des vérifications? Comment appliquez-vous la loi dans ce domaine? La question me préoccupe pour des motifs environnementaux. Vous occupez-vous de ce dossier?

**M. Lilley:** Non, pas en Alberta. Je ne suis pas certain de la situation en vigueur dans d'autres administrations. Nous n'effectuons pas beaucoup de vérifications de ce genre.

**Le sénateur Adams:** Vous ne vous occupez pas du tout des préoccupations touchant l'environnement?



**Mr. Lilley:** Nothing to do with emissions per se, not a full program where we attach anything to the muffler or exhaust of a vehicle and look at it.

**Senator Forrestall:** You made the comment almost offhandedly, and I think it is very important, that a charter can take a busload from Alberta to Vancouver but cannot pick up a load there and bring it back to Calgary. The B.C. government has imposed that regulation.

Is there any restriction the other way? Could a bus from Vancouver solicit or pick up a load in Calgary and go to Prince George?

**Mr. Lilley:** A non-resident carrier could apply for a full-time operating authority, if he was, say, from B.C. In that case, they have to apply. We would go through an advertisement or application process. There would be a public hearing, an opportunity for people to oppose that application, and it could be rejected on public need and convenience.

Therefore, a carrier has the option to apply for a permit authority. A carrier is allowed 12 single-trip permits a year. However, if the carrier is a non-resident and wishing to pick up in Alberta, what we first require it to do is contact three carriers from that area to see if one of them can supply that service first. If not, we confirm with those carriers that they cannot, and we will issue a single-trip permit that comes out of this 12 a year.

**Senator Forrestall:** Who would want to go through that? I cannot imagine the time, the trouble, the legal expense, the advertising expense.

What about a national company like Greyhound? There is no national ticket. There is no one-stop shopping in this industry, is there?

**Mr. Lilley:** No, it is all delegated down to the provinces. Even the extra-provincial authorities are delegated down to the provinces to issue on their behalf.

**Senator Forrestall:** Would it not be easier for the provinces, perhaps through a conference of transportation ministers, if this was put forward as a barrier to national competition, national trade, if there were one-stop shopping?

You suggest that there is no industry association. I find that hard to believe, but maybe I am thinking of it in a different sense. Does the absence of an industry association raise a flag that we should be alerted to?

**Mr. Dawes:** There are various industry associations across the country, and presumably they could get together and take a common stand on this. However, as Mr. Lilley said, the

**M. Lilley:** Nous ne nous occupons pas des émissions proprement dites. Nous n'avons pas un programme en vertu duquel nous attacherions un dispositif au silencieux ou au tuyau d'échappement d'un véhicule pour prendre des mesures.

**Le sénateur Forrestall:** De façon presque désinvolte, vous avez mentionné — et je pense que c'est très important — qu'un autobus nolisé peut conduire des passagers de l'Alberta jusqu'à Vancouver, mais ne peut ramener des voyageurs à Calgary. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a imposé un tel règlement.

Des restrictions s'appliquent-elles aussi dans l'autre sens? Un autocar de Vancouver peut-il faire de la publicité ou faire monter des passagers à Calgary pour les conduire à Prince George?

**M. Lilley:** Un transporteur non-résident de la Colombie-Britannique, par exemple, pourrait présenter une demande de permis d'exploitation à temps plein. Dans un tel cas, on doit présenter une demande. Nous aurions alors recours à de la publicité ou à une procédure de demande. Il y aurait une audience publique à l'occasion de laquelle les intéressés pourraient s'opposer à la demande. Cette dernière pourrait être rejetée pour des motifs liés aux besoins et à la commodité du public.

Par conséquent, un transporteur a la possibilité de demander un permis. Il peut obtenir 12 permis pour un voyage unique par année. Si, en revanche, le transporteur est un non-résident souhaitant venir chercher des passagers en Alberta, il doit d'abord communiquer avec trois transporteurs de la région en question pour déterminer s'ils sont en mesure d'offrir ce service. Dans le cas contraire, nous confirmons cette possibilité auprès des transporteurs concernés, et nous délivrons un permis pour un voyage unique, lequel est soustrait des douze permis possibles par année.

**Le sénateur Forrestall:** Qui accepterait de se prêter à une telle démarche? Je n'arrive même pas à imaginer le temps, les ennuis, les dépenses juridiques, les frais de publicité.

Qu'en est-il d'une société nationale comme Greyhound? Il n'y a pas de guichet national. Au sein de l'industrie, il n'y a pas de guichet unique, n'est-ce pas?

**M. Lilley:** Non, tout est délégué aux provinces. On a même cédé aux provinces des pouvoirs extraprovinciaux, en vertu desquels elles peuvent délivrer des permis.

**Le sénateur Forrestall:** L'établissement d'un guichet unique ne faciliterait-il pas la vie aux provinces, peut-être à l'occasion d'une conférence des ministres des Transports, à supposer que les problèmes dont il est ici question soient présentés comme des obstacles à la concurrence nationale ou au commerce national?

Vous laissez entendre qu'il n'y a pas d'association industrielle. J'ai du mal à le croire, et j'entends peut-être les choses dans un sens différent. L'absence d'une association industrielle dénote-t-elle une situation dont nous devrions être au courant?

**M. Dawes:** Il existe diverses associations industrielles au pays, et on peut imaginer qu'elles puissent se regrouper et adopter une position commune dans ce dossier. Cependant, comme l'a indiqué

regulations and the process for getting authority to operate are left to the various provinces under the delegation of authority from the federal government.

I did want to clarify one thing. There are some Alberta-based companies that do have operating authority in British Columbia. Certainly, national companies like Greyhound have authorities wherever they operate. It is difficult, however, for smaller Alberta companies to go in there. Basically, the only way to do it is to buy an existing authority, which is cost-prohibitive in many cases. Because the system is closed, it drives up the price of buying a company, in effect.

We deregulated internally to take the burden off both ourselves as a government and the industry, because they were tying themselves up in knots going before hearings trying to get authority to operate from Grande Prairie in addition to Red Deer. We feel this would be one of the advantages of deregulating nationally. The companies could concentrate on running their business rather than attending hearings trying to get the authority to operate.

**Senator Forrestall:** It seems to me that this question has been on the agenda of transportation ministers for a number of years, to no avail, which leads me to believe that the status quo seems to be okay and to hell with whether it affects prices up or down, and it is something to be regretted.

I would hope that as the years go by we get closer to one-stop shopping. It tends to keep prices down and make business a little easier for the men and women who have to run the industry. However, it is a private industry, and they will do what they want. In any event, they do it well. I am not suggesting they do not.

I have a question related to fuel systems. Is there any encouragement from the province with respect to fuel cells or upgrading some of the new diesel technology? Are you active in that area with the various companies?

**Mr. Dawes:** We have a climate change initiative in the Government of Alberta that is looking at every possible way of reducing emissions in a manner that is sensible and feasible, I guess I should add.

I would like to point out, though, that the intercity bus mode is one of the most energy-efficient modes, and if you look at emissions per passenger, it also ranks very well in that regard as well. Obviously, it would be better if emissions could be reduced, but they are certainly not a major problem in that regard.

**Senator Forrestall:** Are there provincial regulations with respect to the number of times tires can be retreaded in trucking industry, or is that judgment left to the industry?

M. Lilley, ce sont les diverses provinces qui, en vertu des pouvoirs délégués par le gouvernement fédéral, assument la responsabilité de la réglementation et de la délivrance des permis d'exploitation.

Je tiens à clarifier un élément. Certaines sociétés albertaines sont autorisées à exploiter des autocars en Colombie-Britannique. Il est certain que des entreprises nationales comme Greyhound sont habilitées partout où elles offrent des services. Cependant, certaines sociétés albertaines plus petites ont du mal à percer le marché. Essentiellement, la seule façon de faire consiste à acheter un permis existant, à des coûts souvent prohibitifs. Parce que le système est fermé, le prix de vente d'une société, dans les faits, augmente.

Nous avons procédé à une déréglementation à l'interne pour alléger le fardeau du gouvernement et de l'industrie: les membres de cette dernière, obligés de participer à des audiences pour obtenir le droit d'exercer leurs activités à partir de Grande Prairie en plus de Red Deer, ne savaient plus où donner de la tête. À notre avis, ce serait là un des avantages de la déréglementation au niveau national. Les sociétés pourraient se concentrer sur leurs affaires plutôt que de participer à des audiences dans l'espoir d'obtenir un permis d'exploitation.

**Le sénateur Forrestall:** Il me semble que cette question figure à l'ordre du jour des rencontres des ministres des Transports depuis un certain nombre d'années, mais en vain, ce qui m'amène à conclure que le statu quo serait acceptable, et tant pis si les prix subissent des pressions à la hausse ou à la baisse. On peut déplorer cette situation.

Avec les années, j'espère que nous nous rapprocherons du guichet unique. Le principe tend à maintenir des prix bas et à faciliter quelque peu la tâche des femmes et des hommes qui dirigent l'industrie. Cependant, il s'agit d'une industrie privée, et elle fera ce que bon lui semble. Quoi qu'il en soit, elle se tire bien d'affaire. Je n'oserais surtout pas laisser croire qu'il n'en est pas ainsi.

Je veux poser une question au sujet du système d'alimentation. La province offre-t-elle des incitatifs en ce qui a trait aux piles à carburant ou à l'adoption de certaines nouvelles technologies liées au diesel? Intervenez-vous auprès des diverses entreprises dans ce domaine?

**Mr. Dawes:** Le gouvernement de l'Alberta a lancé une initiative sur le changement climatique dans le cadre de laquelle on examine tous les moyens possibles de réduire les émissions de façon sensée et faisable. Je tenais à apporter cette précision.

Cependant, je souligne que le transport interurbain par autocar est l'un des modes les plus éconergétiques. Au chapitre des émissions par passager, ce mode de transport se tire également assez bien d'affaire. De toute évidence, il vaut mieux que les émissions soient réduites, mais il ne s'agit absolument pas d'un problème majeur.

**Le sénateur Forrestall:** Dans l'industrie du camionnage, y a-t-il des réglementations provinciales en ce qui concerne le nombre de fois où des pneus peuvent être rechapés, ou cette question est-elle laissée au bon jugement de l'industrie?



**Mr. Lilley:** There are standards for the tread depth that a tire can have on the highway, and it is different, I believe, for steering tires than for carrying tires. The standards are enforced by the on-road enforcement people, as well as through the mandatory inspection that each vehicle is required to have.

In terms of retreading, I am not familiar with that end of the business.

**Senator Forrestall:** I am wondering at what point a tire absolutely wears out, the casing wears out.

**Mr. Lilley:** I am not familiar with that.

**Senator Forrestall:** It might be something you want to look at in terms of safety, because that is the context in which I asked the question.

You talk about highway checks. Are they carried out by the police?

**Mr. Lilley:** Yes, in Alberta they are carried out by enforcement people. We have an inspection services branch — they run the weigh scales and marked patrol units — that is mandated to concentrate on commercial traffic in Alberta, both truck and bus. All their inspectors are certified under the CVSA program.

In addition, other enforcement agencies are certified to conduct these inspections. I believe the City of Calgary, the City of Edmonton and the City of Lethbridge have truck inspection details. Some RCMP officers are certified to do inspections. As well, I think there are some county people that may have certified people to do on-road inspections.

**Senator Forrestall:** Those people are with the province or a municipal enforcement agency as opposed to police.

**Mr. Lilley:** Many of them — for example, Edmonton and Calgary — are police officers that are dedicated to truck detail. The RCMP who are inspectors are regular officers that are assigned to freeway patrol.

Some of the county people — although I am not sure — would probably be appointed under bylaws and such. They would not be considered as police officers per se.

**Mr. Dawes:** Let me just follow up on that. Of course, the RCMP here in Alberta are contracted by the provincial government to provide on-highway policing.

With regard to the tire issues, we do have standards, as Mr. Lilley said. Tires have to be of a certain thickness, whether we are talking about retreaded tires or otherwise. I just wanted to make that clear.

**M. Lilley:** Il existe des normes pour la profondeur de sculpture qu'un pneu peut avoir sur la route, et elle varie, si je ne m'abuse, selon qu'on a affaire à des pneus de direction ou à des pneus de charge. Pour assurer le respect des normes, on mise sur les responsables de l'application sur la route de même que sur l'inspection obligatoire que doit subir tout véhicule.

En ce qui concerne les pneus rechapés, je ne suis pas au courant de cette question.

**Le sénateur Forrestall:** Je me demande à quel moment un pneu est absolument fini, ou l'enveloppe est finie.

**M. Lilley:** Je ne suis pas au courant.

**Le sénateur Forrestall:** Vous voudrez peut-être vous familiariser avec ce dossier du point de vue de la sécurité. En effet, c'est dans ce contexte que je posais la question.

Vous avez fait référence à des vérifications sur la route. Sont-elles effectuées par des policiers?

**M. Lilley:** Oui, en Alberta elles sont effectuées par des responsables de l'application de la loi. Nous avons une direction générale des services d'inspection — qui exploite les ponts de pesage et les unités d'auto-patrouilles identifiées — qui a pour mandat de se concentrer sur la circulation commerciale en Alberta, les camions et les autocars. Tous ses inspecteurs ont été certifiés en vertu du programme de la CVSA.

En outre, d'autres organismes d'application sont habilités à réaliser de telles inspections. Je crois savoir que les villes de Calgary, d'Edmonton et de Lethbridge disposent d'équipes d'inspection des camions. Certains agents de la GRC sont également habilités à réaliser des inspections. De même, je pense que les autorités de certains comtés disposent de personnes habilitées à effectuer des inspections sur la route.

**Le sénateur Forrestall:** Ces personnes appartiennent à l'organisme d'application provinciale ou municipale plutôt qu'à la police.

**M. Lilley:** Bon nombre d'entre elles — par exemple à Edmonton et à Calgary — sont des agents de police chargés des camions. À la GRC, les inspecteurs sont des agents affectés à la patrouille de la route.

Il est probable, mais je n'en suis pas certain, que certains inspecteurs des comtés soient nommés en vertu de règlements et de dispositions de ce genre. On ne les considérerait donc pas comme des agents de police à proprement parler.

**M. Dawes:** Permettez-moi d'ajouter quelque chose à ce sujet. Bien entendu, ici, en Alberta, le gouvernement provincial confie par contrat à la GRC le mandat d'assurer des services de police de la route.

En ce qui concerne la question des pneus, nous avons des normes, comme M. Lilley l'a indiqué. Les pneus doivent avoir une certaine épaisseur, qu'il s'agisse de pneus rechapés ou d'autres. Je tenais simplement à l'établir clairement.

**Senator Forrestall:** You can appreciate that after awhile the casing will break down. The tread may look beautiful, the tire may look beautiful, but that which supports it has tended to deteriorate.

I just wondered from a safety point of view, particularly with steering tires, as well with the economical tires, whether there is a regulation that provides that a tire can only be retreaded, say, four times or six times, or until there is an indication that the casing is gone and the tire should be discarded. However, apparently you do not. It is just a point that has to do with safety.

**Senator Phalen:** You talk about going to B.C. and being deadheaded. How do you think that should operate?

**Mr. Dawes:** If there were no requirement to obtain operating authorities in each jurisdiction, then an Alberta-based company, provided it met all the safety requirements, could take a group to Vancouver, let us say, and then take another group back from Vancouver to Alberta.

**Senator Phalen:** In Montreal, we were told about a line switched bus drivers in Montreal. Do you see a depot-type situation at the border, where you could switch off?

**Mr. Dawes:** We would hope that that would not be necessary. If the company meets all the safety requirements and it is the province of domicile, that suggests that their drivers are qualified and that the vehicles are safe, and they should be able to go anywhere in Canada with a load and take a load from there to another jurisdiction and then come back to their home jurisdiction without restriction.

**Senator Phalen:** Do you have a depot in other areas in another province? How would you pick up your passengers coming back from British Columbia?

**Mr. Dawes:** If it were a charter operation, they would just go to an assembly point that the organization that is chartering the bus would specify. It could be a church; it could be the ferry terminal in Vancouver, if they are taking people from there into the mountains.

**Senator Oliver:** I want to make sure that I have on the record your opinion about what you would like to see in the report of this committee once it finishes all its hearings and studies.

On page 11, under "Towards Full Economic Deregulation," you say:

The Department encourages the federal government to legislate, as soon as feasible, the full economic deregulation of scheduled, extra-provincial, inter-community busing, in order to remove what are in effect barriers to internal trade and innovation across Canada.

**Le sénateur Forrestall:** Vous comprenez que, après un certain temps, l'enveloppe va se déchirer. La bande de roulement et le pneu ont l'air magnifique, mais le support aura tendance à se détériorer.

Du point de vue de la sécurité, en particulier en ce qui concerne les pneus de direction et les pneus économiques, je me demandais simplement si une réglementation prévoyait qu'un pneu ne peut être rechapé que quatre ou six fois, disons, ou si on le rechapé jusqu'à ce que l'enveloppe soit détériorée au point où le pneu doit être mis au rebut. Apparemment, vous n'en avez pas. Il s'agissait simplement d'une question liée à la sécurité.

**Le sénateur Phalen:** Vous avez fait allusion aux autocars qui se rendent en Colombie-Britannique et qui doivent rentrer à vide. Comment, à votre avis, les choses devraient-elles se passer?

**M. Dawes:** Si on ne devait pas se procurer un permis d'exploitation dans chaque administration, une entreprise dont le siège social est en Alberta pourrait, à condition de se conformer à toutes les exigences de sécurité, conduire un groupe à Vancouver, par exemple, et en ramener un autre de Vancouver en Alberta.

**Le sénateur Phalen:** À Montréal, on nous a parlé d'un circuit dans lequel les chauffeurs étaient permutés à Montréal. Envisagez-vous l'établissement à la frontière d'une sorte de gare routière où les chauffeurs pourraient être permutés?

**M. Dawes:** Nous espérons que cela ne sera pas nécessaire si l'entreprise répond à toutes les exigences de sécurité et qu'il s'agit de la province d'origine; on peut penser que les chauffeurs sont qualifiés et que les véhicules sont sécuritaires. Les entreprises en question devraient être autorisées à conduire des passagers partout au Canada, à faire monter des passagers au lieu de destination pour les conduire dans une autre administration, avant de rentrer dans leur province d'attache, sans restriction.

**Le sénateur Phalen:** Existe-t-il une gare routière dans d'autres régions d'une autre province? Comment vous y prendriez-vous pour faire monter des passagers revenant de la Colombie-Britannique?

**M. Dawes:** Dans le cas d'un service nolisé, l'autocar se rendrait simplement à un lieu de rassemblement désigné par les organisateurs. Il pourrait s'agir d'une église ou du terminal du traversier à Vancouver, à supposer que l'autocar ramène des voyageurs dans les montagnes.

**Le sénateur Oliver:** Je tiens à ce que vous établissiez clairement aux fins du compte rendu ce que, à votre avis, le rapport du comité devrait contenir, une fois qu'il aura terminé ses audiences et ses études.

À la page 11, dans la section portant sur le chemin vers la déréglementation économique complète, vous dites:

Le ministère encourage le gouvernement fédéral à légiférer le plus rapidement possible pour imposer la déréglementation économique complète des services de transport par autocar extraprovinciaux à horaire fixe afin de supprimer ce qui constitue dans les faits un obstacle au commerce interne et à l'innovation partout au Canada.



Is that what you would like to see come from our report?

**Mr. Dawes:** Yes.

**Senator Oliver:** You will recall that at the beginning of this hearing our chairman outlined what are the issues, and she talked about what the economists called the demand side. Do you feel that those demand-side conditions can be met with full economic deregulation?

**Mr. Dawes:** I am not sure what you mean by that.

**Senator Oliver:** If we have full economic deregulation, as you propose, will all those people across Canada that we have talked about, the disabled, the rural people, the elderly who do not have a car or truck, have an opportunity to be afforded transportation services by busing under your proposal?

**Mr. Dawes:** Based on the Alberta experience under a highly streamlined system of regulation, that is, relatively open to innovation and given the kind of innovation that we have seen from our two big carriers here, Greyhound and Red Arrow, we are confident that any demand from any segment of the population would be met under that kind of system, yes.

**Senator Oliver:** We will find out shortly how much cross-subsidization is going on to permit them to continue to do that, but if there were to be a rule that cross-subsidization could not go on, then your proposal for full deregulation economically would not work, would it?

**Mr. Dawes:** Our proposal depends on the rural routes being served by more appropriate vehicles operated by companies with an appropriate cost structure, which is the case on some routes here in this province and elsewhere in the country now. However, it is, we believe, not the case where Greyhound is still operating low volume routes like that.

**Senator Oliver:** As a department of the provincial government here in Alberta, do you envisage that some of the busing would be not for profit?

**Mr. Dawes:** I described the existence of a large number of local transportation providers that currently take seniors, or people with disabilities or youth groups either to a nearby connecting point on a mainline bus route or, frankly, more usually into a city themselves. Those are not-for-profit organization, and they definitely have a role to play. We have found that that type of service has been increasing because of changes in healthcare and social service delivery. There has been a change in the way local service providers provide transportation because people now often have to go to a nearby town to get to a hospital, for example — not for an emergency, obviously.

**Senator Oliver:** Day surgery.

Est-ce bien là ce que vous attendez de notre rapport?

**M. Dawes:** Oui.

**Le sénateur Oliver:** Vous vous rappellerez que, au début de la présente audience, la présidente a exposé les enjeux et évoqué ce que les économistes appellent la demande. Pensez-vous que la déréglementation économique complète pourra répondre aux besoins de la demande?

**M. Dawes:** Je ne suis pas certain de comprendre ce que vous voulez dire.

**Le sénateur Oliver:** Si nous en venons à la déréglementation économique complète comme vous le proposez, tous les habitants du Canada dont il a été question, par exemple les personnes handicapées, les personnes qui vivent en milieu rural et les aînés qui n'ont ni voiture ni camion, auront-ils accès à des services d'autocar en vertu de votre proposition?

**M. Dawes:** Compte tenu de l'expérience albertaine dans un cadre de réglementation hautement rationalisé, la situation est relativement ouverte à l'innovation. Compte tenu du genre d'innovation dont ont fait preuve les deux importants transporteurs présents ici, soit Greyhound et Red Arrow, nous sommes convaincus que, en vertu d'un tel système, on répondra à la demande de tous les segments de la population.

**Le sénateur Oliver:** Dans un instant, nous allons constater l'importance de l'interfinancement qui permet aux sociétés en question de continuer de le faire, mais, au cas où on interdirait l'interfinancement, votre proposition en faveur de la déréglementation économique complète ne fonctionnerait plus, n'est-ce pas?

**M. Dawes:** La réussite de notre proposition est fonction de l'utilisation de véhicules plus appropriés pour les circuits ruraux, lesquels doivent être exploités par des entreprises dotées d'une structure de coût adéquate, ce qui est le cas sur certains des circuits ici dans la province, et ailleurs au pays. Ce n'est toutefois pas le cas, pensons-nous, là où Greyhound continue d'exploiter des circuits à faible volume de ce genre.

**Le sénateur Oliver:** En tant que représentant du ministère provincial de l'Alberta, envisagez-vous l'existence de certains services de transport par autocar sans but lucratif?

**M. Dawes:** J'ai fait allusion à l'existence d'un grand nombre de fournisseurs de services de transport en gros qui conduisent des aînés, des personnes handicapées ou des groupes de jeunes vers un point de correspondance sur le circuit d'autocar principal. Le plus souvent, pour dire les choses franchement, ils les reconduisent dans une ville. Il s'agit d'organismes sans but lucratif, et ils ont assurément un rôle à jouer. Nous avons constaté que ce genre de service gagne en popularité en raison des modifications apportées au mode de prestation des services de santé et des services sociaux. Les fournisseurs de services locaux n'assurent plus les services de transport de la même manière parce que, de nos jours, il arrive souvent que les gens se rendent dans une ville voisine pour aller à l'hôpital, par exemple — de toute évidence, je ne parle pas ici d'urgence.

**Le sénateur Oliver:** Pour une chirurgie d'un jour.

**Mr. Dawes:** Well, at least ongoing care or follow-up care.

In summary, there would be a non-profit aspect to this as well working with the mainline bus companies.

**Senator Oliver:** And you factor that into your proposal.

**Mr. Dawes:** Yes.

**The Chairman:** Thank you again for your presence here today. The answers to all our questions are very important to us and will be dealt with when we prepare our report.

Our next witnesses are from the Greyhound Canada Transportation Corporation.

Please proceed.

**Mr. Roger Pike, Senior Vice President, Operations Canada, Greyhound Canada Transportation Corporation:** Madam Chair, honourable senators, thank you for the opportunity to appear before this committee. We believe that Minister Collenette's initiative to develop a transportation blueprint is essential in the formation of a coordinated transportation system, and we believe that the findings of this committee and those of the CTA review panel will undoubtedly assist in that process.

Greyhound Canada is a generic term; it includes Greyhound Canada Transportation Corp., Grey Goose and Voyageur. The core business of those three companies is the provision of intercity scheduled service, or if you prefer intercommunity scheduled service.

Greyhound Canada is a wholly owned subsidiary of Laidlaw. Laidlaw also owns the company that the witness from yesterday, Mike Cafferky, is with, that is, Island Coach Lines. It owns Gray Line Vancouver, Gray Line Banff, Gray Line Toronto, Gray Line Ottawa, PMCL, and ChaCo. The core business of those companies is mostly charters, sight-seeing and tours. Laidlaw also owns Greyhound U.S.

My comments today will be limited to Greyhound Canada and the scheduled intercity operations. I should like to briefly cover what we do. Our area of coverage extends from Montreal in the East to Vancouver in the West, and from Whitehorse in the Yukon and Hay River in the Northwest Territories. We have a pretty extensive coverage.

There is a map in our handout. I intend to paraphrase our handout. If you want to refer to the map later, then we can talk about the area of coverage.

Within our network, we have 633 agents that provide passenger depots. As well, we have 1,360-odd flag stops, as we call them. There is no agency at a flag stop; we just stop the bus, which may address some of the questions you had about

**M. Dawes:** Au moins pour une série de traitements ou un suivi.

Bref, il y aura, outre le travail auprès des sociétés d'autocars exploitant les lignes principales, un aspect sans but lucratif.

**Le sénateur Oliver:** Et vous en avez tenu compte dans votre proposition.

**M. Dawes:** Oui.

**La présidente:** Merci une fois de plus de votre présence. Les réponses à toutes nos questions sont très importantes pour nous, et nous allons en tenir compte au moment de la préparation de notre rapport.

Nos prochains témoins représentent la société Greyhound Canada Transportation Corporation.

La parole est à vous.

**M. Roger Pike, premier vice-président, Opérations Canada, Greyhound Canada Transportation Corporation:** Madame la présidente, honorables sénateurs, merci de l'occasion qui nous est donnée de comparaître devant le comité. À notre avis, l'initiative du ministre Collenette visant l'établissement d'un plan d'action pour les transports était essentielle à la formation d'un réseau de transport coordonné, et nous pensons que les conclusions du comité et celles du Comité d'examen de la LTC se révéleront sans aucun doute utiles dans ce contexte.

Greyhound Canada est un terme générique comprenant Greyhound Canada Transportation Corp., Grey Goose et Voyageur. Ces trois entreprises se spécialisent dans la prestation de services interurbains à horaire fixe, ou, si vous préférez, de services intercommunautaires à horaire fixe.

Greyhound Canada est une filiale en propriété exclusive de Laidlaw. Laidlaw est également propriétaire de la compagnie dont fait partie le témoin que vous avez entendu hier, soit Mike Cafferky, d'Island Coach Lines. La société Laidlaw est également propriétaire de Gray Line Vancouver, Gray Line Banff, Gray Line Toronto, Gray Line Ottawa, PMCL, et ChaCo. Ses entreprises se spécialisent principalement dans les services nolisés de même que dans les visites et les excursions touristiques. La société Laidlaw est également propriétaire de Greyhound U.S.

Aujourd'hui, mes propos se limiteront à Greyhound Canada et aux activités liées au transport interurbain à horaire fixe. J'aimerais brièvement donner une idée de nos activités. Notre territoire s'étend de Montréal à l'est jusqu'à Vancouver à l'ouest, et de Whitehorse au Yukon à Hay River dans les territoires du Nord-Ouest. Nous avons donc un rayonnement considérable.

Dans le document qui vous a été distribué, vous trouverez une carte. J'ai l'intention de paraphraser le contenu du document. Si vous souhaitez vous référer à la carte plus tard, nous pourrions alors parler de notre aire de service.

Notre réseau compte 633 agents mettant une gare routière à la disposition des passagers. De même, nous avons environ 1 360 points d'arrêt sur demande, ainsi que nous les appelons. Aux points d'arrêt sur demande, il n'y a pas de comptoir; nous



communities earlier on. A flag stop is not an official bus stop. In addition to those flag stops, we have several company-operated terminals.

We have over 2,000 employees, and we also cause the hiring of another 1,000 full-time equivalents in our agency network. We carried 6.3 million scheduled passenger and operated 72 million bus miles in the last fiscal year. We handled 7 million parcels in the last year on both a depot-to-depot and door-to-door basis. We serve more than 4,000 parcel destination points. Bus charters form less than 8 per cent of Greyhound Canada's revenues. We utilize a fleet of 490 intercity buses, 12 tractor-trailer units and 54 bus parcel trailers. Those are the trailers that we pull behind buses.

I would like to talk about the density of markets, if I may, for a moment. Within our network, there are theoretically 200,000-plus possible intercity pairs. In any one year, only about 30,000 are actually used, and that 30,000 changes from year to year. We do not always get a passenger from Blind River to One Ring River.

That network is 70 times greater than Air Canada's, yet we only have 30 per cent of the their passengers. Of that 30,000 city pairs, 27,000 have between 1 and 99 annual passengers. That is pretty lean. Only the top 16 city pairs have over 25,000 passengers per year.

To put this into perspective, it is less than one bus round trip full a day. In other words, the top city pairs we have on the road account for less than one bus trip a day.

Without a comprehensive interconnecting network, only the top city pairs would see any scheduled service; the remainder would either see no service at all or monopolistic service.

I will now talk about bus parcel markets. Greyhound has been in the bus parcel or courier market since its inception 73 years ago. The courier market, as Mr. Dawes mentioned, has been deregulated for a good many years, too. We are a player in the rural-to-rural markets and urban-to-rural markets, but not much of a player in the urban-to-urban market.

Just as many corner stores in Canada require multiple lines of business to remain viable, Greyhound routes require the synergies of passengers and parcels in order to make them viable. We cannot do it by just the one.

nous contentons d'arrêter l'autocar, ce qui répond peut-être à certaines des questions que vous avez plus tôt soulevées au sujet des collectivités. Un point d'arrêt sur demande n'est pas un arrêt d'autocar officiel. Outre ces points d'arrêt sur demande, nous disposons de quelques terminaux exploités par l'entreprise.

Nous comptons quelque 2 000 employés, et nous engageons 1 000 équivalents temps plein de plus pour notre réseau de comptoirs. Au cours du dernier exercice, nous avons transporté 6,3 millions d'utilisateurs de notre service à horaire fixe, et nos autocars ont parcouru 72 millions de milles. L'année dernière, nous avons également transporté 7 millions de colis, de gare routière à gare routière et de porte à porte. Pour les colis, nous desservons plus de 4 000 destinations. Les autocars nolisés comptent pour moins de 8 p. 100 des recettes de Greyhound Canada. Nous misons sur un parc de 490 autocars interurbain, de 12 semi-remorques et de 54 remorques d'autocar, lesquelles servent au transport de colis.

Avec votre permission, je vais maintenant dire un mot de la densité des marchés. Notre réseau compte théoriquement plus de 200 000 paires de villes possibles. Au cours d'une année donnée, nous en exploitons effectivement environ 30 000, et le chiffre change d'année en année. Il n'y a pas toujours de passagers pour la liaison Blind River-One Ring River.

Ce réseau est 70 fois supérieur à celui d'Air Canada. Pourtant, le nombre de passagers que nous transportons ne correspond qu'à 30 p. 100 de ceux d'Air Canada. Parmi les 30 000 paires de villes dont j'ai parlé, 27 000 comptent entre 1 et 99 passagers par année. C'est relativement peu. Il n'y a que dans les 16 principales paires de villes que le nombre de passagers est supérieur à 25 000 par année.

Pour mettre les choses en perspective, c'est moins qu'un aller-retour en autocar complet par jour. En d'autres termes, les principales paires de villes que compte notre réseau représentent moins de un déplacement par jour.

Sans un réseau exhaustif de correspondance, seules les principales paires de villes bénéficieraient d'un service à horaire fixe; les autres n'auraient droit à aucun service ou devraient se contenter d'un service de type monopolistique.

Je vais maintenant dire un mot des marchés pour les colis transportés par autocar. Greyhound est présent dans ce marché ou dans le marché de la messagerie depuis sa création il y a 73 ans. Le marché de la messagerie, comme M. Dawes l'a mentionné, est lui aussi déréglementé depuis de très nombreuses années. Nous sommes présents dans le marché des livraisons d'un point rural à un autre et d'un point urbain à un point rural, mais beaucoup moins dans celui des réseaux d'un point urbain à un point urbain.

Tout comme de nombreux dépanneurs canadiens doivent miser sur de multiples gammes de service pour demeurer viables, les circuits de Greyhound doivent compter sur la synergie entre le transport des passagers et le transport des colis pour demeurer viable. Nous ne pourrions pas nous tirer d'affaire en ne faisant que l'un ou l'autre.

One third of Greyhound's revenues, and this comes as a surprise to most, is from the parcel business. In Western Canada, 50 per cent of our revenues are from the freight side of the business. Without that cross-subsidization, our whole network would implode.

I would like to talk a little bit about deregulation. Until a clear transportation policy can be developed that answers the question, "Should rural Canada keep its only form of public transport?" then and only then can alternatives be developed. Assuming the answer to the question is yes, we want to continue rural service, then there are only two solutions: The first is the current regulated system; the second is some form of external subsidized system. The second begs the following questions: Where does the funding come from? Who will administer the process? What will the administrative costs be?

If, on the other hand, the answer is no, we do not care, then we have to look at what happened in the U.S. and the U.K. as examples of where that leaves us.

It is our opinion that bus deregulation is a solution looking for a problem. The search for this problem has been ongoing since 1994. In answer to why, the following reasons have been advanced.

Initially, it was supposed to fix the lack of harmony between the modes. Everybody else has got it; it is your turn. This reason was dropped in favour of the argument that deregulation would bring more competitors into the market, thereby providing the consumers with more choices. However, both U.S. and U.K. post-deregulation saw a shedding of unprofitable routes and the fairly rapid emergence of a deregulated monopoly. In the case of the U.S., even where there was bitter and long competition in the Northeast, they now have revenue-sharing pools between the operators and those routes that have been blessed by the U.S. government.

Hence, in summary, deregulation in other jurisdictions has not seen the outcome expected going in — far from it. We finished up with a deregulated monopoly.

We now hear from Transport Canada that bus deregulation is supposed to, one, address shrinking ridership and diminishing profitability and, two, solve the issue of regulatory fragmentation. Neither of these two issues is a problem in our view, and I will come back to them, both of them.

I should also like to point out that an incumbent carrier, particularly a dominant one like ourselves, or in the U.S., Greyhound Lines Inc., or in the U.K., National Express, tends to come out of deregulation as the dominant carrier going in and coming out. It is not difficult to explain why this happens. If you think about a corridor such as Calgary to Edmonton, a new

Greyhound tire le tiers de ses revenus — et c'est une surprise pour la plupart — du transport des colis. Dans l'Ouest canadien, nous tirons 50 p. 100 de nos revenus de nos activités de transport de fret. Sans cet interfinancement, tout notre réseau imploderait.

J'aimerais maintenant vous dire un mot de la déréglementation. Ce n'est que quand on aura adopté une politique des transports claire répondant à la question suivante: «Le Canada rural devrait-il conserver sa seule forme de transport en commun?» qu'on pourra mettre au point les solutions de rechange. Si on postule que la réponse à la question est oui, c'est-à-dire que nous souhaitons préserver le service en milieu rural, seulement deux solutions s'offrent à nous: la première est le système de réglementation tel qu'il existe aujourd'hui; la seconde consiste à établir une certaine forme de système de financement extérieur. La deuxième solution soulève les questions suivantes: d'où les fonds viendront-ils? Qui administrera le processus? Quels seront les frais d'administration?

Si, en revanche, la réponse est non, nous n'allons rien faire, nous devons nous tourner vers les États-Unis et le Royaume-Uni pour avoir une idée de ce qui nous attend.

À nos yeux, la déréglementation du transporteur par autocar est une solution en quête d'un problème. Ce problème, on le cherche depuis 1994. Pour en expliquer les raisons, on a invoqué les raisons suivantes.

Au départ, la déréglementation était censée remédier au problème de l'absence d'harmonie entre les divers modes de transport. Tout le monde bénéficie de tel ou tel avantage, et c'est maintenant notre tour. On a depuis abandonné ce motif au profit d'un argument selon lequel la déréglementation attirerait un plus grand nombre de concurrents dans le marché, ce qui aurait pour effet de procurer plus de choix aux consommateurs. Cependant, la déréglementation, aux États-Unis et au Royaume-Uni, s'est soldée par l'abandon des circuits non rentables et l'émergence relativement rapide d'un monopole déréglementé. En ce qui concerne les États-Unis, même dans le Nord-Est, où il existe depuis longtemps une vive concurrence, on met en commun les recettes des exploitants des circuits qui ont reçu la bénédiction du gouvernement américain.

En résumé, la déréglementation, dans d'autres administrations, n'a pas donné les résultats escomptés, loin de là. On a abouti à un monopole déréglementé.

Transports Canada nous dit maintenant que la déréglementation du transport par autocar doit, premièrement, régler le problème de la diminution du nombre de passagers et des profits et, deuxièmement, remédier au problème de la fragmentation réglementaire. À nos yeux, aucune de ces questions ne représente un véritable problème, et j'y reviendrai dans les deux cas.

J'aimerais également souligner qu'un transporteur en place, particulièrement un transporteur dominant comme nous ou comme Greyhound Lines Inc. aux États-Unis ou National Express au Royaume-Uni, tend à entrer dans le régime de déréglementation et à en sortir en tant que transporteur dominant. Il n'est pas difficile d'expliquer ce qui arrive. Prenons



entrant would come in trying to tackle that high-density corridor. Now, what market is open to that new entrant? It would be any traffic that moves from Calgary to Edmonton, from Edmonton to Calgary, or any point in between. That would be the new entrant's potential market.

In a network like ourselves, the market is much larger than that. It includes from Lloydminster to Calgary or from Lethbridge to Grande Prairie, and in our case, on that particular corridor, 50 per cent of the passengers travelling on it are from beyond or behind the origin and destination points of the route. So you can see how the incumbent carrier has an advantage.

In Canada, it is even more appropriate to explore this, because in the U.K. and the U.S., parcels were not a major part of their market going into deregulation. It was there, but it was not the big chunk like ourselves, 50 per cent.

The new entrant would have to break into the courier market to compete with us. What the new entrant is competing for is just that 25 per cent of the origin destination market and between the passenger market, leaving the other 75 per cent to the incumbent carrier, which is why in the U.S. case and in the U.K. case we saw such a concentration in a single monopoly.

I will now turn to the topic of ridership decline. There is no getting away from it — over the last 30 years, ridership has declined. The advent of two-car families, more economical vehicles and better roads have resulted in 92 per cent of all intercity trips being taken by the private automobile; the remaining 8 per cent share the rest. However, in the last five years, Greyhound's ridership has grown 32 per cent, 10 per cent of which is through internal growth, the remainder through acquisitions. As an aside, our parcel business has also grown by 10 per cent.

Passengers will choose a mode of travel by weighing a multitude of factors in their choices. Is an 80-minute airplane ride to Vancouver worth twice the price of a 14-hour bus ride? Depending on your income level, you may say yes to that question; depending on your time availability, you may say no. So how do you weigh these factors?

With respect to the regulatory framework, Greyhound operates in the greatest number of jurisdictions of any bus carrier in Canada. We do not have a problem with it; it works. Should it be streamlined? Is the Alberta model a good model? Yes, it is. However, if nobody else wants to adopt that model, then we can live with it. Less than one tenth of 1 per cent of our passenger revenues is spent on regulatory issues. As far as fighting with other carriers, it is so minuscule it is off the map. With

par exemple le cas d'un nouvel arrivant qui tenterait de s'imposer dans le couloir à forte densité Calgary-Edmonton. Quel est le marché ouvert à ce nouvel arrivant? Celui des passagers qui vont de Calgary à Edmonton, d'Edmonton à Calgary, ou d'un point à un autre entre ces deux destinations. Tel serait le marché potentiel du nouvel arrivant.

Dans un réseau comme le nôtre, le marché est beaucoup plus vaste. Il s'étend de Lloydminster à Calgary ou de Lethbridge à Grande Prairie. Dans ce couloir particulier, pour ce qui nous concerne, 50 p. 100 des passagers viennent d'au-delà ou d'en deçà des points d'origine et des points de destination du circuit. Vous voyez donc que le transporteur en place bénéficie d'un avantage.

Au Canada, la question mérite encore plus d'être étudiée puisque, au Royaume-Uni et aux États-Unis, les colis ne comptaient pas pour une part importante du marché visé par la déréglementation. Le marché existait, mais il ne comptait pas pour une grande part de l'activité, comme c'est le cas pour nous avec 50 p. 100.

Le nouvel arrivant devra donc s'imposer dans le marché de la messagerie pour nous livrer concurrence. Le nouvel arrivant se battra donc pour 25 p. 100 du marché origine-destination et le marché des passagers, abandonnant les 75 p. 100 qui restent au transporteur en place. C'est pourquoi, aux États-Unis et au Royaume-Uni, on a assisté à une telle concentration aux mains d'un monopole.

Je vais maintenant dire un mot de la diminution du nombre de passagers. Il n'y a pas à en sortir — au cours des 30 dernières années, le nombre de passagers a diminué. L'avènement des familles qui possèdent deux voitures, les véhicules plus économiques et des routes de meilleure qualité ont fait en sorte que 93 p. 100 de l'ensemble des déplacements interurbains se font dans une voiture privée; les autres modes se partagent les 8 p. 100 qui restent. Cependant, au cours des cinq dernières années, le nombre de passagers transportés par Greyhound a augmenté de 32 p. 100, 10 p. 100 à la suite d'une croissance interne et le reste à la suite d'acquisitions. Soit dit en passant, notre secteur des colis a lui aussi connu une croissance de 10 p. 100.

Avant de choisir un mode de transport, les passagers soupèsent une multitude de facteurs. Un voyage en avion de 80 minutes jusqu'à Vancouver vaut-il deux fois plus qu'un voyage en autocar de 14 heures? Selon votre niveau de revenu, vous répondrez peut-être oui à la question; selon le temps dont vous disposez, vous répondrez peut-être non. Comment, dans ce contexte, concilier ces facteurs?

En ce qui concerne le cadre de réglementation, Greyhound est présent dans un plus grand nombre d'administrations que tout autre transporteur offrant des services de transport par autocar au Canada. Cette situation ne nous pose pas de problème; en fait, le système fonctionne. Devrait-il être rationalisé? Le modèle albertain est-il valable? Oui. Si, en revanche, personne d'autre ne souhaite l'adopter, nous nous accommoderons de la décision. Moins de un dixième de 1 p. 100 de nos recettes voyageurs est

respect to this concept that it is a big onerous issue on the carriers, we should be the ones to know, and we do not know of any real problem.

Let me now talk about corporate concentration and profitability. In Greyhound's 73 years, we have always turned a profit, except for two years when we tried to be an airline and we lost money. Do we make a massive return? No, we do not, but we do cover our costs and we do have enough to re-equip our fleet.

We are a wholly owned subsidiary, so we do not release detailed financial information. I would have to seek permission to grant that information. Either that, or I will be looking for another job.

Right now, the Laidlaw group of companies has a 45 per cent share of the scheduled bus industry, less than 15 per cent share of the chartered tour sightseeing industry and about a 65 per cent share of the bus courier industry, which in itself is only about 1 per cent of the total courier industry in Canada.

If economic regulation continues, the oversight is provided by the regulators. Should deregulation occur, nobody should be surprised to see what happened in the U.S. and the U.K. occurring in Canada. If the minister's concerns stem from the fact that this is exactly what happened to Air Canada and the subsequent domination of the Canadian air industry after deregulation, I can understand the question.

Modal subsidies: Greyhound receives no subsidy whatsoever from any level of government. The bus industry was recognized by the Royal Commission as being the least subsidized, if you take all the environmental issues into account, both direct and indirect. The Royal Commission and the CTA review panel also acknowledged that intercity bus travel is the lowest cost mode, the least environmentally damaging mode, the most extensive network coverage and, along with Class 1 air, the safest mode of transport.

One has to wonder why are we thinking about deregulating this industry.

Intermodalism: I know this is a favourite of the minister's. Greyhound is almost the tail wagging the dog. We have negotiated shared, co-sharing and interline agreements with Air Canada and VIA Rail and, recently, out of Prince George with WestJet. In all these cases, we initiated the dialogue.

affecté aux questions réglementaires. En ce qui concerne la concurrence livrée à d'autres transporteurs, les coûts sont si minimes qu'on n'en tient même pas compte. Pour ce qui est de l'idée selon laquelle il s'agit d'un énorme problème coûteux pour les transporteurs, nous devrions être les premiers au courant, et la situation ne nous pose pas de véritable problème.

Permettez-moi de vous dire un mot de la rentabilité et de la concentration des entreprises. En 73 ans d'existence, Greyhound a toujours généré des profits, sauf au cours des deux années où nous avons tenté de devenir une compagnie aérienne et où nous avons perdu de l'argent. Obtenons-nous un rendement massif? Non, mais nous faisons nos frais, et nous disposons de fonds suffisants pour renouveler notre parc.

Nous sommes une filiale à propriété exclusive, de sorte que nous ne publions pas de renseignements financiers détaillés. Avant de fournir une telle information, je devrais demander une autorisation. Ou encore je pourrais chercher du travail ailleurs.

À l'heure actuelle, le groupe de sociétés Laidlaw dispose de 45 p. 100 des parts du marché du transport par autocar à horaire régulier, de moins de 15 p. 100 du marché des autocars nolisés à vocation touristique et d'environ 65 p. 100 du marché de la messagerie par autocar, lequel ne compte que pour environ 1 p. 100 du marché total de la messagerie au Canada.

Si le régime de réglementation économique est maintenu, ce sont les organismes de réglementation qui s'occupent de la surveillance. En cas de déréglementation, personne ne s'étonnera de constater l'émergence au Canada d'une situation comparable à celle que connaissent les États-Unis et le Royaume-Uni. Si l'inquiétude du ministre vient du fait que c'est exactement ce qui est arrivé à Air Canada et à la domination subséquente de l'industrie aérienne canadienne exercée par cette société au lendemain de la déréglementation, je comprends la question.

En ce qui concerne les subventions versées à certains modes de transport, je précise que Greyhound ne reçoit aucune subvention de quelque ordre de gouvernement que ce soit. La Commission royale a admis que l'industrie du transport par autocar était la moins subventionnée, si on tient compte de toutes les questions environnementales, à la fois directes et indirectes. La Commission royale et le Comité d'examen de la LTC ont aussi admis que le transport interurbain par autocar est le mode de transport le moins coûteux et le moins dommageable pour l'environnement. Notre industrie est également celle qui propose le réseau le plus étendu et qui, de concert avec les services aériens de classe 1, constitue le mode de transport le plus sûr.

On doit se demander pourquoi il est même question de déréglementer l'industrie.

En ce qui concerne les services intermodaux, je sais qu'on a affaire à une des marottes du ministre. Greyhound est pratiquement à l'origine du phénomène. Nous avons négocié des ententes de partage et de coparticipation de même que des accords intercompagnies avec Air Canada, VIA Rail et, récemment, WestJet à Prince George. Dans tous les cas, c'est nous qui avons été les instigateurs du dialogue.



In conclusion, it is our belief that dogma has overtaken thoughtful evaluation in advancing economic bus regulation. It is our position that the issue has not been researched in any meaningful way with the notable exception of the KPMG report that was commissioned by the bus industry. Incidentally, we invited Transport Canada to participate and they declined.

This underscores the need for a strategic overview and a more detailed study before decisions are made regarding the Canadian transportation strategy.

I would be more than pleased to answer any questions you may have.

**The Chairman:** Would the views of your corporation be reflected in the joint presentation by the Canadian Bus Association, Motor Coach Canada, the Ontario Motor Coach Association and the Quebec Bus Owners Association?

**Mr. Pike:** Our views are not at odds with that document, no.

**The Chairman:** Are the differences between the provincial bus regimes that have developed over the last decade detrimental to the industry or to the travelling public?

**Mr. Pike:** Certainly not detrimental to the travelling public. As I said earlier, we have used the greatest number of jurisdictions and we do not really have a problem at all. We would like to see it streamlined, but it is not realistic.

**The Chairman:** What are the prospects for reversing the long-term decline in scheduled bus ridership?

**Mr. Pike:** I would like to point out that when I said that Greyhound, through internal growth, has grown by 10 per cent in the last five years, WestJet was expanding in Western Canada at the same time, and we are still growing. To think about it, one airplane has twice the seats of two buses, and they have been parking themselves basically on our high-density corridors. Despite that, we are still growing, so we are doing something right.

**The Chairman:** You remind me of people we met in Montreal who are very happy. Business-wise, they make a lot of money they say. They are very busy; a lot of people are travelling on their buses. Why should we mention the decline then? There is no decline.

**Mr. Pike:** I did not say we make a lot of money.

**The Chairman:** Is there a decline in ridership throughout Canada?

En conclusion, nous sommes d'avis que, dans l'établissement de la réglementation économique du transport par autocar, le dogme a pris le dessus sur l'évaluation réfléchie. À nos yeux, la question n'a pas fait l'objet d'études sérieuses, si on excepte le rapport de KPMG commandé par l'industrie du transport par autocar. Soit dit en passant, nous avons invité Transports Canada à participer, et le ministère a refusé.

Voilà qui montre bien qu'on doit se donner un aperçu stratégique et procéder à des analyses plus poussées avant que des décisions ne soient prises en ce qui a trait à la stratégie canadienne des transports.

Je me ferai maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

**La présidente:** Vos opinions reflètent-elles la présentation faite conjointement par l'Association canadienne de l'autobus, Motor Coach Canada, l'Ontario Motor Coach Association et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec?

**M. Pike:** Nos vues ne vont pas à l'encontre de celles qui sont exposées dans ce document.

**La présidente:** Les différences qui sont apparues entre les régimes provinciaux qui régissent le transport par autocar depuis une dizaine d'années nuisent-elles à l'industrie ou aux voyageurs?

**M. Pike:** Ils n'ont certainement pas porté préjudice au public voyageur. Comme je l'ai indiqué plus tôt, c'est nous qui avons fait affaire avec le plus grand nombre d'administrations, et nous n'avons pas véritablement rencontré de problèmes. Nous aimerions que la réglementation soit rationalisée, mais ce n'est pas réaliste.

**La présidente:** Quelles sont les chances de renverser la baisse à long terme de la clientèle des services d'autocar à horaire fixe?

**M. Pike:** Au cours des cinq dernières années, Greyhound, comme je l'ai indiqué, a vu ses activités augmenter de 10 p. 100 grâce à la croissance interne; pendant ce temps, WestJet prenait de l'expansion dans l'Ouest canadien et continue toujours d'en prendre. Quand on y pense, un avion compte deux fois plus de sièges que deux autocars, et les compagnies aériennes se sont massées essentiellement dans nos couloirs à forte densité. Malgré tout, nous sommes toujours en croissance. Il faut croire que notre recette n'est pas mauvaise.

**La présidente:** Vous me faites penser à des personnes que nous avons rencontrées à Montréal et qui sont très heureuses. Sur le plan des affaires, elles disent gagner beaucoup d'argent. Elles sont très occupées; un grand nombre de personnes voyagent à bord de leurs autocars. Dans ce cas, pourquoi parler de déclin? Il n'y a pas de déclin.

**M. Pike:** Je n'ai pas dit que nous gagnions beaucoup d'argent.

**La présidente:** Assiste-t-on à un déclin du nombre de passagers partout au Canada?

**Mr. Pike:** There was a decline as the number of cars grew and as the airlines lowered and lowered their fares. However, I think we have stabilized it, and we are showing that we can compete in that market, particularly in those markets that are probably 500 miles and less.

**Senator Forrestall:** Could you tell us, Mr. Pike, something about your company's policy with respect to tires. I am thinking generally in terms of industry safety. At the same time, could you comment from your broad knowledge of the industry in Canada and your dominant role in it whether or not there are different rules and regulations province to province.

Do you, for example, have a policy with respect to your drive tires and is it perhaps a little less stringent than that of your steering tires? Could you give us some idea of this as a safety concern.

**Mr. Pike:** On the steering axle, we will not put retread tires. They have to be new tires. With respect to tire depth, there has to be more tread than what is found in the National Safety Code. We adopt a higher standard than the National Safety Code. Safety is vital to our existence, so we focus very heavily on that.

With respect to the tag axles, the drive axles, we will put retreads on those. However, we lease our tires, we do not buy them, and it is the manufacturer who will advise us whether the side walls are such that they need replacing.

**Senator Forrestall:** Do not be shy on this. Tell us where you get those magnificent tires from.

**Mr. Pike:** Goodyear.

**Senator Forrestall:** I have a couple of questions having to do with security and measures that your corporate structure has put in place.

Was security a concern — and, generally, 9/11 is what prompts the question. Did you have any formal security measures in place prior to September 11; and if so, have those changed since then, as a consequence of that disaster?

**Mr. Pike:** One of the tabs in the book illustrates exactly that point. However, yes, we did have security in place beforehand. At our major terminals, we have a security company. Our drivers are trained. People who are drunk and/or obnoxious are not allowed in our terminals or on our buses, so there is that safety.

The events of September 11 opened another door for us, which was frightening for the world and for Greyhound. We tried to do a risk assessment, but, frankly, we did not have the skills or the background to be able to do it. We asked Transport Canada and

**M. Pike:** Il y a eu un déclin au moment où le nombre de voitures a augmenté et que les compagnies aériennes ont réduit et réduit davantage leurs tarifs. Cependant, je pense que la situation s'est stabilisée, et nous faisons la preuve de notre capacité de soutenir la concurrence au sein du marché, en particulier dans les marchés de 500 milles et moins.

**Le sénateur Forrestall:** M. Pike, pouvez-vous nous dire quelque chose au sujet de la politique de votre société concernant les pneus. Je pense à la sécurité dans l'industrie au sens général du terme. En même temps, pourriez-vous, sur la foi de votre connaissance approfondie de l'industrie au Canada et du rôle dominant que votre entreprise y joue, nous dire si les règles et les règlements varient d'une province à l'autre.

Par exemple, avez-vous une politique concernant vos pneus de charge? Est-elle un peu moins rigoureuse que celle qui s'applique à vos pneus de direction? Pouvez-vous nous dire un mot de ces questions qui ont trait à la sécurité.

**M. Pike:** Nous n'utilisons pas de pneus rechapés sur l'essieu directeur. Il faut que ce soit des pneus neufs. En ce qui concerne la profondeur des rainures, nous exigeons qu'elle soit supérieure à celle que prescrit le Code national de sécurité. Nous adoptons une norme plus élevée que celle du Code national de sécurité. La sécurité est essentielle à notre existence. Nous insistons donc très lourdement sur ce point.

En ce qui concerne les essieux trainés ou les essieux moteurs, nous utilisons des pneus rechapés. Cependant, nous louons nos pneus. Nous ne les achetons pas. C'est le fabricant qui nous informe lorsque l'enveloppe est usée au point où le pneu doit être remplacé.

**Le sénateur Forrestall:** Ne soyez pas timide. Dites-nous qui vous fournit ces pneus magnifiques.

**M. Pike:** Goodyear.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais vous poser d'autres questions concernant la sécurité et les mesures mises en place par votre structure d'entreprise.

La sécurité était-elle — de façon générale, ce sont les événements du 11 septembre qui sont à l'origine de la question. Avant le 11 septembre, appliquiez-vous des mesures de sécurité officielles? Le cas échéant, en quoi ont-elles été modifiées par suite de la catastrophe?

**M. Pike:** L'un des onglets du cahier d'information porte précisément sur ce point. Oui, nous appliquions auparavant des mesures de sécurité. Dans nos principaux terminaux, nous avons recours à une agence de sécurité. Nos chauffeurs sont formés. Les personnes ivres ou désagréables ne sont admises ni dans nos terminaux ni dans nos autocars. C'est donc là une forme de sécurité.

Les événements du 11 septembre ont ouvert une nouvelle porte pour nous, effrayante pour le monde comme pour Greyhound. Nous avons tenté de procéder à une évaluation des risques, mais, franchement, nous n'avons ni les compétences ni les antécédents



CSIS if they would help us with this assessment, which they did.

As a result of those discussions, we are implementing additional security measures. It is always dangerous to make statements in this field, but their assessment of Greyhound Canada's risk was low. The most likely scenario they could come up with was a copycat-type situation, where, say, somebody watching T.V. and seeing bombs falling in Afghanistan would decide to high-jack a bus. That is a pretty long stretch of the imagination, but that is what we saw as being our danger at that time.

Unfortunately, people who board buses do not have a sign on their forehead reading "I am safe" or "I am dangerous." So we have to make an assessment. We are a public carrier. We cannot refuse somebody based on race, or for other reasons.

**Senator Forrestall:** Do you have a screening process that might identify the mass that would represent a nuclear instrument in a so-called suitcase bomb?

**Mr. Pike:** No.

**Senator Forrestall:** You do not?

**Mr. Pike:** No, we do not.

**Senator Forrestall:** That surprises me. I thought you might have had that.

**Mr. Pike:** Senator, with 1,300 flag stops, how could we possibly X-ray somebody's baggage before getting on the bus in the middle of nowhere?

**Senator Forrestall:** The assumption is that it would come from a major centre, because the bomb would not have been manufactured in Canada but would have come in by air or rail or by water.

**Mr. Pike:** I think the security measures are proportional to the risk.

**Senator Forrestall:** If I were going to take that thing to Vancouver, I would put it on the bus and beat the bus to Vancouver.

It does not have an impact on the costs for security.

**Mr. Pike:** It is significant, but it is a worthwhile cost to provide protection to our passengers. In Calgary itself, we probably have seven or eight security people. We are a 24/7 operation, so when I say seven or eight people, it is maybe one person per shift throughout the week, but we certainly have that.

**Senator Forrestall:** I have one final question. What is the engine in a bus?

nécessaires pour le faire. Nous avons demandé à Transports Canada et au SCRS de nous aider à procéder à cette évaluation, et ils ont obtempéré.

À la suite de ces discussions, nous mettons en place des mesures de sécurité additionnelles. Il est toujours dangereux de faire des déclarations dans ce domaine, mais, selon leur évaluation, les risques sont faibles pour Greyhound Canada. Le scénario le plus probable qu'ils aient mis au point, c'est une situation dans laquelle un «copieur», après avoir vu à la télé les bombardements en Afghanistan, décideraient de détourner un autocar. Il faut faire preuve de beaucoup d'imagination, mais c'est ce qui, à l'époque, nous est apparu comme le danger principal.

Malheureusement, les personnes qui montent à bord des autocars ne portent pas sur le front un écriteau disant «Je suis inoffensif» ou «Je suis dangereux». Nous devons donc faire une évaluation. Nous sommes un transporteur public. Nous ne pouvons refuser d'accepter un passager pour un motif racial ou pour quelque autre motif.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous recours à des procédures de balayage qui permettraient de repérer la masse pouvant représenter un engin nucléaire dans ce qu'on appelle une valise bombe?

**M. Pike:** Non.

**Le sénateur Forrestall:** Vous ne le faites pas?

**M. Pike:** Non, nous ne le faisons pas.

**Le sénateur Forrestall:** Cela me surprend. J'aurais cru que vous le faisiez.

**M. Pike:** Sénateur, avec 1 300 points d'arrêt facultatif, comment pourrions-nous passer aux rayons X les bagages d'une personne qui monte à bord de l'autocar au beau milieu de nulle part?

**Le sénateur Forrestall:** L'hypothèse est qu'on aurait affaire à un centre majeur parce que la bombe n'aurait pas été fabriquée au Canada et qu'elle y serait venue par voie aérienne, ferroviaire ou maritime.

**M. Pike:** Je pense que les mesures de sécurité que nous prenons sont proportionnelles au risque.

**Le sénateur Forrestall:** Si j'avais pour but de faire venir une bombe jusqu'à Vancouver, je la mettrais à bord d'un autocar et je m'arrangerais pour arriver à Vancouver avant l'autocar.

Cela n'a pas d'incidence sur le coût de la sécurité.

**M. Pike:** Les coûts sont importants, mais ils en valent la peine puisqu'il s'agit d'assurer la protection des passagers. À Calgary, nous avons probablement sept ou huit responsables de la sécurité. Nous exerçons nos activités 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Quand je dis que nous avons sept ou huit responsables de la sécurité, il est possible qu'il y ait une personne par quart de travail pendant la semaine, mais il est certain que nous prenons ce genre de mesures.

**Le sénateur Forrestall:** J'ai une dernière question à vous poser. Quel genre de moteur utilise-t-on dans un autocar?

**Mr. Pike:** It is a truck engine.

**Senator Forrestall:** Are you actively seeking out new methods, like fuel cells?

**Mr. Pike:** We are not bus manufacturers; we are bus users. However, we do take an active interest in what is out there. The fuel cell is of interest to us, but unless the fuel for that cell, hydrogen, is available through our network — our buses are not isolated in any location. We have to have the ability to fuel them. It would be a lot easier to incorporate that type of technology if you are operating a transit system where the buses come home every night.

However, we use AB 92 diesels, which have very low emissions.

**Senator Callbeck:** I want to come back to ridership, if I can. We hear that ridership is declining, and you mentioned that it is declining because of cars and better roads and so on. You then went on to say that in the last five years you have grown by 10 per cent. By that, do you mean that up until five years ago ridership was declining but it is now increasing?

**Mr. Pike:** It was probably declining until about 1990. When I said five years ago, it was just an arbitrary time.

**Senator Callbeck:** What has caused it to increase?

**Mr. Pike:** The skill of my friend here in pricing and scheduling.

**Senator Callbeck:** Have the prices gone down?

**Mr. Brad Shephard, Director, Pricing and Scheduling, Greyhound Canada Transportation Corporation:** On some of the competitive corridors where we are competing against airlines and other modes, we have definitely lowered our price and come into more competitive pricing as well as our scheduling. We have increased our schedules or looked at the times of the schedules that they depart to make sure we are competing on both levels.

**Senator Callbeck:** Can you provide those ridership figures in writing, as to what they were 10 years ago and what they are now?

**Mr. Shephard:** Yes, we can provide those figures.

**Mr. Pike:** We are talking about Greyhound, not the industry, because we do not share the industry stats.

**Senator Callbeck:** What about promoting bus service? Are you doing much of that to try to increase ridership?

**Mr. Pike:** Yes, we do. We spend about 3.5 per cent of our passenger revenues on developing our ridership. If you look at our document, you will see a series of print ads. We also

**M. Pike:** Un moteur de camion.

**Le sénateur Forrestall:** Êtes-vous activement à la recherche de nouvelles méthodes, par exemple les piles à carburant?

**M. Pike:** Nous ne fabriquons pas d'autocars. Nous nous contentons de les utiliser. Cependant, nous nous intéressons activement à ce qui se passe dans le marché. Les piles à carburant nous intéressent, mais, à moins que le carburant des piles en question, soit l'hydrogène, ne soit offert dans l'ensemble de notre réseau — nos autocars ne sont nulle part isolés. Nous devons pouvoir les alimenter en carburant. Il serait beaucoup plus facile d'intégrer ce type de technologie si on avait affaire à un réseau de transport dans lequel les autocars rentreraient au bercail tous les soirs.

Cependant, nous utilisons des diesels AB 92, qui produisent de très faibles émissions.

**Le sénateur Callbeck:** Je voulais, avec votre permission, revenir à la question des passagers. On nous dit que le nombre de passagers diminue, et vous avez dit que la diminution s'expliquait par les voitures, les routes de meilleure qualité et ainsi de suite. Vous avez ajouté que, au cours des dernières années, vous aviez connu une croissance de 10 p. 100. Voulez-vous dire par là que le nombre de passagers diminuait jusqu'à il y a cinq ans, mais qu'il est aujourd'hui à la hausse?

**M. Pike:** Il a probablement diminué jusqu'aux environs de 1990. J'ai utilisé cinq ans de façon arbitraire, pour vous donner une idée.

**Le sénateur Callbeck:** Quelle est la cause de cette augmentation?

**M. Pike:** Mon ami ici présent se spécialise dans l'établissement des prix et l'ordonnancement.

**Le sénateur Callbeck:** Les prix ont-ils diminué?

**M. Brad Shephard, directeur, établissement des prix et ordonnancement, Greyhound Canada Transportation Corporation:** Dans certains corridors concurrentiels où nous devons faire face à la compétition des compagnies aériennes et d'autres modes de transport, nous avons assurément réduit nos prix et adopté des prix et des horaires plus concurrentiels. Nous avons augmenté nos fréquences et examiné les horaires de nos concurrents pour pouvoir leur livrer la lutte sur les deux tableaux.

**Le sénateur Callbeck:** Pouvez-vous nous fournir par écrit des chiffres sur le nombre de passagers aujourd'hui par rapport à ce qu'il était il y a dix ans?

**M. Shephard:** Oui, nous pouvons vous fournir de tels chiffres.

**M. Pike:** Il s'agit bien des chiffres concernant Greyhound et non l'industrie: en effet, nous ne mettons pas en commun les données pour l'industrie.

**Le sénateur Callbeck:** Qu'en est-il de la promotion du transport par autocar? Déployez-vous beaucoup d'efforts pour tenter d'accroître le nombre de passagers?

**M. Pike:** Oui. Nous dépensons environ 3,5 p. 100 de nos recettes passagers pour accroître le nombre de voyageurs. Si vous examinez le document que nous vous avons remis, vous verrez



commented on our television and radio advertising in a letter we wrote to the chairman of the committee. Yes, we spend a considerable amount on promoting our services, both our passenger and our courier product.

**Senator Callbeck:** Is that generally what you spend in the States? Is 3.5 per cent also what you spend in the United States?

**Mr. Pike:** My comments are strictly limited to Greyhound Canada.

**Senator Callbeck:** So you do not have that comparison? You do not really know what Greyhound is trying to do in the States?

**Mr. Shephard:** Off the top of my head, I do not know what they would spend on promotion and advertising.

**Mr. Pike:** I imagine they would be very close, because they spend a lot of money on it, too, but I cannot guarantee that.

**Senator Callbeck:** Is spending that 3.5 per cent helping to increase ridership?

**Mr. Pike:** I think it is, combined with better pricing, better scheduling, better access to information on fares and schedules. We are not completely there yet, but the Internet is becoming a more and more important tool for us in getting our message out, particularly to students.

**Senator Callbeck:** Is 3.5 per cent what you have been spending in the last 10 years? Has that been consistent, or has it been increased recently?

**Mr. Shephard:** It has increased slightly over the last, I would say, five years. We were about 2 per cent prior to that.

**Mr. Pike:** It has probably moved from 2 to 3.5 per cent in five years.

**Mr. Shephard:** Mainly on the courier side.

**Senator Callbeck:** Are you satisfied that that 3.5 per cent is doing the job, or are you giving any thought to increasing it?

**Mr. Pike:** I think the standard line about advertising is that 50 per cent of it is wasted, and you do not know which part of the 50 per cent you wasted. If there were a direct correlation, I would love to know how you do it.

**Senator Callbeck:** It is pretty difficult.

You talked about the parcel service. I was surprised that in Western Canada half of your revenue comes from parcels.

**Mr. Pike:** That is correct.

une série d'annonces publiées dans des journaux. Nous avons également évoqué la publicité que nous faisons à la télévision et à la radio dans une lettre que nous avons adressée à la présidente du comité. Oui, nous consacrons des sommes considérables à la promotion de nos services, du point de vue des passagers tout autant que de celui de la messagerie.

**Le sénateur Callbeck:** La somme comprend-elle les fonds que vous dépensez aux États-Unis? Les 3,5 p. 100 auxquels vous avez fait allusion comprennent-ils vos dépenses aux États-Unis?

**M. Pike:** Mes propos se limitent strictement à Greyhound Canada.

**Le sénateur Callbeck:** Vous n'êtes donc pas en mesure d'établir une comparaison? Vous ne savez pas vraiment ce que Greyhound tente de faire aux États-Unis?

**M. Shephard:** Je ne suis pas en mesure de vous citer de mémoire ce que la société affecte à la promotion et à la publicité aux États-Unis.

**M. Pike:** J'imagine que la proportion serait à peu près la même parce qu'on dépense là aussi des sommes considérables, mais je ne peux rien garantir.

**Le sénateur Callbeck:** Les 3,5 p. 100 que vous affectez à la publicité contribuent-ils à augmenter le nombre de passagers?

**M. Pike:** Je pense que oui, surtout lorsqu'on combine ce facteur à l'établissement de meilleurs prix, de meilleurs horaires et d'un meilleur accès aux tarifs et aux horaires. Nous ne sommes pas entièrement parvenus à nos fins, mais Internet constitue pour nous un outil de plus en plus important de diffusion de notre message, en particulier auprès des étudiants.

**Le sénateur Callbeck:** Avez-vous affecté à la publicité 3,5 p. 100 au cours des dix dernières années? La proportion a-t-elle été constante, ou a-t-elle été haussée récemment?

**M. Shephard:** Je dirais que nous l'avons haussée légèrement au cours des cinq dernières années. Auparavant, nous étions à environ 2 p. 100.

**M. Pike:** Au cours des cinq dernières années, la proportion est probablement passée de 2 à 3,5 p. 100.

**M. Shephard:** Principalement dans le secteur de la messagerie.

**Le sénateur Callbeck:** Êtes-vous convaincu que l'investissement de 3,5 p. 100 est suffisant, ou envisagez-vous de l'augmenter?

**M. Pike:** Dans le domaine de la publicité, me semble-t-il, la sagesse populaire veut que 50 p. 100 des fonds dépensés le sont en pure perte, et on ignore à quoi s'appliquent les 50 p. 100 gaspillés. S'il y avait une corrélation directe, j'aimerais bien savoir comment on peut procéder.

**Le sénateur Callbeck:** C'est plutôt difficile.

Vous avez fait allusion au service de messagerie. J'ai été surprise d'apprendre que, dans l'Ouest canadien, il compte pour la moitié de vos revenus.

**M. Pike:** C'est exact.

**Senator Callbeck:** How do your prices compare with other courier companies?

**Mr. Pike:** We are below midpoint. For sake of comparison, we are slightly cheaper than Loomis. If I may do an extension on this just for a moment, the reason we do not use vans on those corridors where there are only two or three or five or seven passengers is that on those corridors we tend to have the highest volume of freight, so we use the big bus, because you cannot get that freight on a little van.

**Senator Callbeck:** Has that 50 per cent been fairly consistent the last 10 years, or has it gone up or down?

**Mr. Pike:** It is gone up slightly. What has changed fairly significantly over the last little while is that our niche has always been the depot to depot. You drop off at the Greyhound depot and you pick up at the Greyhound depot. However, that represents only about 6 per cent of the total courier market in Canada. So we are flogging a dead horse trying to grow that business.

Therefore, we have expanded into the door-to-door market. Currently, 46 per cent of our revenue from courier is on door to door. We provide at the major locations our own delivery and pickup service, and in other locations our agency network provides it.

**Senator Callbeck:** Door to door, that is right to the person's house?

**Mr. Pike:** Yes.

**Senator Oliver:** You get it to your depot first, and then your subsidiary delivers the parcel to the home.

**Mr. Pike:** Yes. There are a number of dealerships also. John Deere is a big customer of ours.

**Senator Adams:** Do you have a travel agent that connects to an airline like Air Canada or any other airline coming into Canada?

**Mr. Pike:** No, we do not. We have a fares and access schedule system. One of the shortcomings with Canadian transportation is that the separate development of air, rail and bus has resulted in no interconnectivity. We have to work on that.

If our average fare is, say, \$35, an agent charges about \$5 to make a reservation. The cost to us to get into those systems would be a lot. We would lose money.

However, we have to find some way of doing that; you are quite right.

**Senator Adams:** Are you connected to any charter, say, from here to Banff, for example?

**Le sénateur Callbeck:** Comment vos prix se comparent-ils à ceux d'autres services de messagerie?

**M. Pike:** Nous nous situons légèrement sous le point mitoyen. À titre de comparaison, nous sommes légèrement moins chers que Loomis. Si je puis me permettre d'étoffer ma réponse, nous n'utilisons pas de fourgonnette dans les corridors où nous ne transportons que deux, trois, cinq ou sept passagers parce que c'est dans ces corridors qu'on retrouve le volume de fret le plus élevé. Nous utilisons donc de gros autocars parce qu'il est impossible de caser tous ces colis dans une petite fourgonnette.

**Le sénateur Callbeck:** La proportion a-t-elle été relativement constante au cours des dix dernières années? A-t-elle augmenté ou diminué?

**M. Pike:** Elle a légèrement augmenté. Ce qui a changé radicalement ces derniers temps, c'est que le marché de gare routière à gare routière a toujours été notre créneau. Vous déposez votre colis dans une gare Greyhound et vous le récupérez dans une gare Greyhound. Cependant, cette activité ne compte que pour environ 6 p. 100 du marché total de la messagerie au Canada. On perdrait son temps et sa peine en tentant de stimuler ce marché.

Par conséquent, nous avons accru notre marché de porte à porte. À l'heure actuelle, 46 p. 100 des recettes que nous tirons des services de messagerie ont trait au porte à porte. Nous assurons nos propres services de ramassage et de livraison dans les principaux centres; ailleurs, c'est notre réseau de comptoirs qui s'en occupe.

**Le sénateur Callbeck:** De porte à porte, c'est-à-dire jusqu'à la résidence de l'intéressé?

**M. Pike:** Oui.

**Le sénateur Oliver:** Vous recevez le colis à votre gare routière, puis une filiale se charge de l'acheminer jusqu'au domicile du destinataire.

**M. Pike:** Oui. Il y a aussi un certain nombre de concessionnaires. John Deere est un de nos importants clients.

**Le sénateur Adams:** Y a-t-il une agence de voyages qui se charge d'établir la liaison avec une compagnie aérienne comme Air Canada ou toute autre compagnie aérienne desservant le Canada?

**M. Pike:** Non. Nous avons un barème de tarifs et des horaires définis. L'une des lacunes du réseau canadien des transporteurs, c'est que l'avion, le train et l'autocar ont crû en vase clos. Il n'y a pas de connectivité. Nous devons travailler à ce dossier.

Si notre tarif moyen s'établit à 35 \$, disons, un agent nous facturerait environ 5 \$ pour faire une réservation. Pour nous, les coûts de la participation à de tels systèmes seraient très élevés. Nous perdriions de l'argent.

Cependant, nous devons trouver un moyen de faire davantage. Vous avez tout à fait raison.

**Le sénateur Adams:** Êtes-vous lié à un service de transport nolisé permettant, par exemple, d'aller d'ici à Banff?



**Mr. Pike:** Yes. Within the Greyhound network, 8 per cent of our revenue is charter. However, Laidlaw also owns exclusive charter companies, such as Laidlaw Banff, who work with the airlines as well.

**Senator Adams:** Do you have any shares in the airline?

**Mr. Pike:** Do we have shares in the airlines?

**Senator Adams:** Yes.

**Mr. Pike:** No. I wish I had shares in WestJet, but I was too late.

We do have an international sales force that on behalf of the charter side of the organization attends all of the major shows around the world.

**Senator Adams:** Three or four years ago you had an airline. What happened?

**Mr. Pike:** We went broke, basically. It cost us a lot of money.

**Senator Adams:** What about competition? Are there any smaller bus companies that want to compete?

**Mr. Pike:** We do have one or two competitive routes. Red Arrow right here in Alberta offers service between Calgary, Edmonton and Fort McMurray, which is also our routing; and in Ontario, we have a few routes as well. However, by and large, on the routes we operate we tend to be the monopoly carrier.

**Senator Adams:** For extra passengers, are you able to hire or charter other buses or a private company?

**Mr. Pike:** We do not take reservations, so we operate on what is termed an overload system. If a bus fills up, we put on another one, and we keep doing that until everybody has been moved.

This is best illustrated by our Christmas period, where a single schedule, say, from Calgary to Vancouver, may operate with 12 buses. In that case, we would go outside to other carriers.

**Senator Adams:** What would happen if one of your buses were to break down halfway between cities? What contingency plan do you have in place for that?

**Mr. Pike:** One of two things would happen: Either we would provide another bus, because we have buses positioned all through our network to handle this, or we would call someone from the list of carriers that we use to bail us out of that type of situation. We would charter their bus, move our passengers to the next Greyhound location, and then carry on.

**M. Pike:** Oui. Dans le réseau de Greyhound, les services nolisés comptent pour environ 8 p. 100 de nos recettes. Cependant, la société Laidlaw possède également des entreprises offrant uniquement des services de transport nolisés, par exemple Laidlaw Banff, qui collabore aussi avec les compagnies aériennes.

**Le sénateur Adams:** Avez-vous une participation dans la compagnie aérienne?

**M. Pike:** Vous voulez savoir si nous avons une participation dans les compagnies aériennes?

**Le sénateur Adams:** Oui.

**M. Pike:** Non. J'aimerais bien avoir des actions de WestJet, mais je m'y suis pris trop tard.

Nous misons sur une force de vente internationale dont les représentants, au nom de notre secteur du transport nolisé, participent à toutes les foires majeures du monde.

**Le sénateur Adams:** Il y a trois ou quatre ans, vous aviez une compagnie aérienne. Qu'est-il arrivé?

**M. Pike:** Essentiellement, nous avons fait faillite. L'aventure nous a coûté beaucoup d'argent.

**Le sénateur Adams:** Qu'en est-il de la concurrence? Y a-t-il de plus petites entreprises souhaitant vous livrer concurrence?

**M. Pike:** Nous sommes présents sur un ou deux circuits concurrentiels. Ici, en Alberta, Red Arrow offre le service entre Calgary, Edmonton et Fort McMurray, où nous sommes également présents. En Ontario, nous avons aussi quelques circuits. Cependant, pour l'essentiel, nous tendons à être en situation de monopole sur la plupart des circuits que nous exploitons.

**Le sénateur Adams:** Lorsqu'il y a des passagers excédentaires, pouvez-vous nolisier ou retenir d'autres autocars ou une société privée?

**M. Pike:** Nous ne prenons pas de réservations. Nous fonctionnons donc selon ce qu'on appelle le système de la surcharge. Lorsque l'autocar est plein, nous en mettons un autre sur la route, et nous continuons jusqu'à ce que tous les passagers aient trouvé un siège.

La période de Noël représente le meilleur exemple: pour le circuit entre Calgary et Vancouver, par exemple, nous pouvons, à une heure donnée, avoir 12 autocars sur la route. Dans de tels cas, nous nous adressons à d'autres transporteurs.

**Le sénateur Adams:** Qu'arrive-t-il si un de vos autocars tombe en panne entre deux villes? Avez-vous prévu un plan d'urgence en cas d'une telle éventualité?

**M. Pike:** Dans un tel cas, l'une de deux choses arriverait: ou bien nous dépêcherions un autre autocar, parce que nous avons des autocars positionnés stratégiquement sur l'ensemble de notre réseau pour faire face à de telles éventualités, ou encore nous ferions appel à une entreprise figurant sur la liste des transporteurs pour nous tirer d'affaire. Nous nolisierions un autocar, transporterions nos passagers jusqu'à la prochaine gare de Greyhound, puis le voyage reprendrait.

**Senator Gustafson:** Of all your statements, the most striking one to me — and one that is important to this committee and our recommendations — is that deregulation is a solution looking for a problem.

Would you please expand on that.

**Mr. Pike:** In our opinion, we should be defining what we want the bus industry to do within a bigger transportation framework, then decide on how to provide that service, rather than saying that what we have got right now needs to be deregulated because it does not serve any objective. What objective are we trying to serve? I do not know. Every time we questioned it, the reasons changed. Transport Canada moves the goal posts on us when we try to define what that is.

**Senator Gustafson:** Air Canada.

**Mr. Pike:** Air Canada? I am not going there.

**Senator Oliver:** I want to ask basically the same question that Senator Gustafson did, but I want to ask it in a different context.

First of all, I would like to commend you on the excellence of the booklet you have prepared. I have not read it all, because it is so thick, but it incorporates the kind of meat and detail we need to do our study.

This morning is interesting for me. First of all, we had a presentation from the provincial Department of Transport. Now we have you, the biggest user, giving your evidence. The position of the gentleman this morning is diametrically opposed to yours. This is like Hamlet's dilemma: to regulate or not regulate or to deregulate. It is really not different from that.

I read the letter that you sent to the chairman of this committee, dated February 20, 2002. We have a copy of that letter. In it, you complain bitterly about some comments made at an earlier hearing in Ottawa about Greyhound.

**Mr. Pike:** I did.

**Senator Oliver:** In the course of that letter, on page 3, you make an interesting comment that I would like you to elaborate on. I will read the comment. It says:

On page 25 (and elsewhere), Mr. Colborne —  
And we will be seeing him later today.

**Mr. Pike:** He is sitting behind me, I believe.

**Senator Oliver:** In any event, your comment reads as follows:

On page 25 (and elsewhere), Mr. Colborne comments that where "there is a market, someone will provide the service" and where "there is no market, there will be no service."

This is one of the core issues surrounding the deregulation issue. In the end, governments must decide —

**Le sénateur Gustafson:** Parmi tous les commentaires que vous avez faits, celui qui m'a le plus frappé — et il revêt de l'importance pour le comité et ses recommandations —, c'est que la déréglementation est une solution en quête d'un problème.

Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet.

**M. Pike:** À notre avis, nous devrions définir ce que nous attendons de l'industrie du transport par autocar dans le cadre plus large des transports, puis décider des moyens d'assurer la prestation de ce service, au lieu d'affirmer que la déréglementation est la solution. En fait, elle ne répond à aucun objectif. Que cherchons-nous à accomplir? Je ne sais pas. Chaque fois que nous posons des questions, les raisons ont changé. Transports Canada change les règles du jeu chaque fois que nous tentons de définir les enjeux.

**Le sénateur Gustafson:** Air Canada.

**M. Pike:** Air Canada? Je ne vais pas m'aventurer sur ce terrain.

**Le sénateur Oliver:** Essentiellement, je veux poser la même question que le sénateur Gustafson, mais je vais la situer dans un contexte différent.

Premièrement, je tiens à vous féliciter de l'excellence du cahier d'information que vous avez préparé. Je n'ai pas tout lu, parce qu'il est très volumineux, mais on y retrouve le genre de substance et de détails dont nous avons besoin pour notre étude.

La séance de ce matin présente beaucoup d'intérêt à mes yeux. Premièrement, nous avons entendu un représentant du ministère provincial des Transports. C'est maintenant votre tour de témoigner en tant que représentant du principal utilisateur. La position du témoin que nous avons entendu ce matin est diamétralement opposée à la vôtre. C'est un peu comme le dilemme de Hamlet: réglementer ou ne pas réglementer, ou encore déréglementer. Ce n'est pas si différent.

J'ai lu la lettre que vous avez fait parvenir à la présidente du comité, en date du 20 février 2002. Nous avons reçu une copie de cette lettre. Vous vous y plaignez amèrement de certains commentaires sur Greyhound formulés plus tôt à l'occasion d'une séance tenue à Ottawa.

**M. Pike:** C'est vrai.

**Le sénateur Oliver:** Dans cette lettre, à la page 3, vous faites une observation intéressante que je vais vous inviter à étoffer. Je vais lire l'observation en question. Vous écrivez:

À la page 25 et à d'autres endroits, M. Colborne [...]

Et nous allons l'entendre plus tard aujourd'hui.

**M. Pike:** Je crois qu'il est assis tout juste derrière moi.

**Le sénateur Oliver:** Quoi qu'il en soit, votre observation se lit comme suit:

À la page 25 et à d'autres endroits, M. Colborne indique que lorsqu'il existe un marché, il y a quelqu'un pour assurer le service et lorsqu'il n'existe pas de marché, aucun service n'est offert.

C'est là l'une des questions centrales dans le dossier de la déréglementation. Les gouvernements doivent définir [...]



— Committees like ours have to weigh the pros and cons and consider what kind of recommendations we want to make to governments —

— upon their strategic goals in respect of intercity passenger transportation. If governments are willing to accept that many smaller communities will lose connecting bus service and that many more will receive a lower quality of connecting bus service (such as less service frequency, vehicles without washrooms, vehicles without accessible access, etc.), then deregulation is a plausible approach.

As a committee of the Senate of Canada with a national perspective and design to develop public policy for all Canadians, how can we possibly countenance to be willing to accept that many smaller committees will lose connecting bus services?

**Mr. Pike:** As an example, Senator Oliver, in the U.S., when deregulation occurred there, 50 per cent of all communities lost service either completely or significantly. Over time, that came back a little bit. In comparing then to now, about 30 per cent of communities lost service.

In Greyhound's case, on many of the rural routes, strictly rural routes or rural multiple stop services, we would probably cut back significantly on those and provide more service and faster service on the high-density corridors because that is where the competition will come from.

We would still try to provide our courier service because of its potential cross-subsidy. However, it would easier to find somebody to provide that type of service for us, to pick up and deliver for us on those rural routes, than to have a big bus running down those highways.

**Senator Oliver:** You just told us that the reason you for having a big bus in those small areas is that you would pick up the parcels that are too big for the smaller buses. That is what you told us.

**Mr. Pike:** I do not back away from that at all; that is true. However, it is not necessarily the best way of doing it.

**Senator Oliver:** I presume that you are also making money there. If you are making most of your money on parcels and if you take a big bus into the small community and load it up with these parcels and have it delivered, I presume you are making a fair dollar on it.

**Mr. Pike:** There are three levels of profitability in our organization. The first is fully allocated; in other words, the trip covers everything, including overhead, a profit and the ability to cross-subsidize other routes.

— Les comités comme le nôtre doivent peser le pour et le contre et décider du genre de recommandation qu'ils souhaitent faire aux gouvernements —

[...] leurs objectifs stratégiques en ce qui a trait au transport urbain des voyageurs. Si les gouvernements sont disposés à accepter que les plus petites localités perdent le service de liaison par autobus et qu'un nombre encore plus élevé de localités reçoivent un service de moindre qualité (p. ex., service moins fréquent, véhicules sans toilettes, véhicules non accessibles aux personnes handicapées, etc.), alors la déréglementation est envisageable.

En tant que comité du Sénat du Canada ayant un point de vue national et ayant pour but d'élaborer des politiques gouvernementales pour l'ensemble des Canadiens, comment pouvons-nous être perçus comme étant disposés à accepter que de nombreuses petites collectivités perdent leur service de liaison par autocar?

**M. Pike:** Sénateur Oliver, prenons par exemple le cas des États-Unis. À la suite de la déréglementation, 50 p. 100 de l'ensemble des collectivités ont perdu leurs services, en totalité ou en grande partie. Au fil du temps, la situation s'est quelque peu rétablie. Aujourd'hui, environ 30 p. 100 des collectivités ont subi des pertes de service.

Pour ce qui est de Greyhound, nous pourrions probablement, dans de nombreux circuits ruraux, qu'il s'agisse de circuits strictement ruraux ou de services ruraux à arrêts multiples, imposer de sévères restrictions et fournir plus de services et des services plus rapides dans les couloirs à forte densité, parce que c'est de là que viendra la concurrence.

Nous continuerions de tenter d'offrir notre service de messenger en raison de ses possibilités au titre de l'interfinancement. Cependant, au lieu de lancer de gros autocars sur ces routes, il serait facile pour nous de confier ce genre de service, c'est-à-dire ramasser les colis et les livrer le long de ces concepts ruraux, à un sous-traitant.

**Le sénateur Oliver:** Vous venez de nous dire que la principale raison qui explique la présence de gros autocars dans ces régions tient au fait que vous ramassez des colis qui sont trop gros pour les plus petits véhicules. C'est ce que vous nous avez dit.

**M. Pike:** Je ne renie pas mes propos. C'est exact. Cependant, ce n'est pas nécessairement la meilleure façon de procéder.

**Le sénateur Oliver:** J'imagine que vous réalisez également des profits dans ce secteur. Si vous tirez la majorité de vos recettes de la livraison des colis et que vous desservez de petites collectivités à l'aide de gros autocars que vous chargez de colis pour ensuite les livrer, j'imagine que vous réalisez des profits intéressants.

**M. Pike:** Au sein de notre organisation, il y a trois ordres de rentabilité. Il y a d'abord la répartition intégrale des coûts, c'est-à-dire que les circuits recouvrent tout, y compris les frais d'administration, un profit et la capacité d'interfinancer d'autres circuits.

The second level of profitability is the routes that cover direct operating costs, that is, fuel, driver and commissions. Our agencies get paid on commission.

The third level of profitability is those routes that do not cover direct operating costs. You operate them either because they provide feed to the network or because the regulators have told you to operate there. Those are the routes that would get close attention under deregulation.

**Senator Oliver:** So you are telling us today that if deregulation took place the first thing you would do is likely cut back substantially on service to remote rural areas of Canada that you cover now; is that correct?

**Mr. Pike:** I cannot make that statement categorically because much would depend on what level of competition was initiated against our network.

**Senator Oliver:** You have 490 buses in operation. How often do you sell an old bus and replace it with a new one? What is your replacement policy? Is it based on the number of kilometres, age of the bus? What is the test for you to get rid of a bus and buy a new one?

**Mr. Pike:** We depreciate the buses over 15 years.

**Senator Oliver:** Did you say 15?

**Mr. Pike:** Yes. Right now, our average passenger experience on a bus is about six to seven years old. We try to buy about 48 to 52 buses each year. Each one cost \$500,000 to \$600,000. We probably change the engine of a bus four or five times in its lifetime. With the newer engines, it will be less than that.

We run the new buses for approximately 200,000 miles a year in the first two, three and four years. As they get older, they are used as overload in remote areas or are converted, because we also have buses in the North Country that are freighters, parked passenger buses. The back end is converted to a freight hauler. Those buses probably run 40,000 miles a year. A new bus runs 200,000 miles a year.

**Senator Oliver:** Of the 40-odd new buses you buy each year, would they all be fully accessible and have washrooms and television sets and so on in them? Are you buying the Cadillac of buses?

**Mr. Pike:** They certainly would have washrooms; they would certainly be equipped with VCRs. They would also be equipped with a hook on the back to pull bus trailers. As well, a sufficient number of those buses would have wheelchair accessibility, to

Le deuxième ordre de rentabilité a trait aux circuits qui permettent le recouvrement des coûts d'exploitation directs, c'est-à-dire le carburant, le chauffeur et les commissions. Nos comptoirs sont à commission.

Le troisième ordre de rentabilité concerne les circuits pour lesquels nous ne pouvons recouvrer les frais d'exploitation directe. On continue de les exploiter parce qu'ils alimentent le réseau ou parce que les organismes de réglementation vous l'imposent. Ce sont les circuits qui, en vertu de la déréglementation, recevraient une attention toute particulière.

**Le sénateur Oliver:** Vous nous dites donc aujourd'hui que, en cas de déréglementation, la première mesure que vous prendriez consisterait vraisemblablement à réduire considérablement le service dans les régions rurales éloignées que vous desservez aujourd'hui. Est-ce exact?

**M. Pike:** Je ne suis pas en mesure de l'affirmer de façon catégorique parce que tout dépendrait du niveau de concurrence dont notre réseau ferait l'objet.

**Le sénateur Oliver:** Vous exploitez 490 autocars. À quelle fréquence vendez-vous un vieil autocar pour le remplacer par un nouveau? Quelle est votre politique de remplacement? Est-ce fonction du nombre de kilomètres ou de l'âge du véhicule? Quel est le critère que vous utilisez pour déterminer quand vous débarrasser d'un véhicule pour en acheter un neuf?

**M. Pike:** Nous amorçons les autobus sur une période de 15 ans.

**Le sénateur Oliver:** Vous avez dit 15 ans?

**M. Pike:** Oui. À l'heure actuelle, nos autocars servent au transport de passagers pour une période moyenne de six à sept ans environ. Nous tentons de faire l'acquisition d'environ 48 à 52 autocars par année. Chacun coûte entre 500 000 et 600 000 \$. Pendant la durée de vie d'un véhicule, nous allons probablement changer son moteur quatre ou cinq fois. Avec les nouveaux moteurs, la fréquence sera moindre.

Au cours des deux, trois et quatre premières années, les nouveaux autobus parcourent environ 200 000 milles par année. Mais quand ils sont plus vieux, ils servent au transport des passagers excédentaires dans les régions éloignées ou sont convertis parce que nous avons également des autocars dans le Nord qui sont utilisés pour le transport de matériel et de passagers dans les parcs. Les véhicules en fin de parcours servent au transport de marchandises. Ces autocars parcourent probablement 40 000 milles par année. Les nouveaux en effectuent plutôt 200 000 par année.

**Le sénateur Oliver:** Les quelque 40 autocars que vous achetez chaque année sont-ils tous accessibles aux personnes handicapées, munis de toilettes, d'appareils de télévision et ainsi de suite? Achetez-vous la Cadillac des autocars?

**M. Pike:** Ils sont assurément munis de toilettes; ils sont également munis de magnétoscopes. Il y a également à l'arrière un crochet pour les remorques. De même, un nombre suffisant d'entre eux sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant, ce



allow us to maintain our service level of providing wheelchair accessible transportation at 24-hours notice. Wheelchair accessibility is not necessary on every bus to provide that service.

**Senator Oliver:** I would image that it is very expensive to make a bus wheelchair accessible.

**Mr. Pike:** Yes. The difference in cost is approximately \$30,000.

**Senator Oliver:** Is there anything you can suggest to this committee or anything we ought to keep in mind if we did not want smaller communities to lose connecting bus services and many more to receive a lower quality of connecting bus services? Is there anything you can recommend that we consider doing to prevent that?

**Mr. Pike:** I think in my presentation I mentioned two options. One is to leave the system alone, to have it operate the way it does now, with internal cross-subsidies by the bus operators. There could be a bidding process for each route. High-density corridors would turn a profit, and the low-density corridors would require a subsidy, and try and balance the two as we do internally. Alternatively, you could open up competition on the major routes and let somebody else figure out how to do the minor routes and provide a subsidy for that. Those are the only two alternatives I can see. There would be a subsidy for the low-density corridors one way or the other, whether it is provided by the carrier or by some level of government.

**Senator Oliver:** I know that you operate from Montreal to Vancouver. However, we are in Alberta and I am interested in your response to Alberta. Is there a lot of competition for the charter work you do in this province? Do you have a lot of competitors?

**Mr. Pike:** Yes. However, to put that in context — and I do not know the number of charter operators in, say, Calgary currently — there are probably a couple of dozen, at most. The lower mainland in B.C. has 200.

B.C. is a highly regulated charter market, yet it has a lot of charter operators; Alberta is an open market with a limited number of charter operators.

**The Chairman:** I want to go back to your letter. On page 3, you speak of the need of national passenger strategy. You use other words, but that is their meaning. Section 5 of the policy statement of the Canada Transportation Act calls for the market forces. If market forces will match supply to demand, why is there a need for the government to devise a strategy and, in effect, to direct the market?

**Mr. Pike:** I think, Madam Chairman, that over the years the bus industry has been used as an instrument of social policy. History has taken us to where we are at today, not market forces. We have to decide whether service to rural Canada, and the social

qui nous permet de maintenir notre niveau de service actuel, c'est-à-dire la prestation de services de transport adapté moyennant un préavis de 24 heures. Ce service n'exige pas que tous les véhicules soient accessibles.

**Le sénateur Oliver:** J'imagine qu'il est très coûteux de rendre un autocar accessible aux personnes en fauteuil roulant.

**M. Pike:** Oui. La différence de prix s'élève à environ 30 000 \$.

**Le sénateur Oliver:** Avez-vous offert au comité des suggestions que nous devrions garder présentes à l'esprit si nous n'acceptons pas que les plus petites localités perdent le service de liaison par autobus et qu'un nombre encore plus élevé de localités reçoivent un service de moindre qualité? Avez-vous des recommandations à nous faire pour éviter que cela ne se produise?

**M. Pike:** Je crois avoir mentionné deux options dans mon exposé. La première consiste à ne rien faire, à laisser le système fonctionner comme aujourd'hui, les exploitants d'autocars procédant à une forme d'interfinancement à l'interne. On pourrait aussi instaurer un processus d'appels d'offres pour chacun des circuits. Les couloirs à forte densité permettraient de réaliser des profits, tandis que les couloirs à faible densité exigeraient une forme de subvention, et il faudrait tenter d'équilibrer les deux, comme nous le faisons à l'interne. Sinon, on peut ouvrir les principaux circuits à la concurrence et laisser à quelqu'un le soin de déterminer ce qu'il faut faire des circuits mineurs et leur financement. Ce sont les deux seules solutions que j'entrevois. Il faudra subventionner les couloirs à faible densité d'une façon ou d'une autre, que ce soit le transporteur qui s'en charge ou un ordre de gouvernement quelconque.

**Le sénateur Oliver:** Je sais que vous êtes présents de Montréal à Vancouver. Cependant, nous sommes en Alberta, et j'aimerais connaître votre réponse en Alberta. En ce qui concerne le transport nolisé, faites-vous face à une vive concurrence dans la province? Avez-vous beaucoup de concurrents?

**M. Pike:** Oui. Cependant, pour situer les choses en contexte — et j'ignore le nombre d'exploitants d'autocars nolisés à Calgary, par exemple —, il y en a probablement deux ou trois douzaines au plus. Dans la vallée du bas Fraser en Colombie-Britannique, il y en a 200.

En ce qui concerne le transport par autocar nolisé, le marché de la Colombie-Britannique est fortement réglementé. Pourtant, il y a de nombreux exploitants d'autocars nolisés. L'Alberta est un marché ouvert, où le nombre d'exploitants est limité.

**La présidente:** Je tiens à revenir à votre lettre. À la page 3, stratégie nationale du transport de passagers. Vous utilisez d'autres mots, mais c'est ce qu'ils signifient. À l'article 5 de l'énoncé de principes qui sous-tend la Loi sur les transports au Canada, on plaide en faveur de l'exploitation des forces du marché. Si les forces du marché ont pour effet d'apparier l'offre et la demande, pourquoi le gouvernement doit-il mettre au point une stratégie et, dans les faits, diriger le marché?

**M. Pike:** Madame la présidente, je crois que, au fil des ans, on a utilisé l'industrie du transport par autocar comme instrument de politique sociale. C'est l'histoire qui a fait de nous ce que nous sommes aujourd'hui, et non les forces du marché. Nous devons

values that accompany that, is valid. If so, then we have to find some way of making the system work. If it is not true, then deregulation is obviously the course to take.

**Senator Forrestall:** I have some concern that the existing process is very cumbersome, time-consuming and expensive. Do you have any thoughts about whether on a national basis the regulatory process might not better fall under the competition tribunal?

**Mr. Pike:** I really do not know how to answer that, senator. What I can say is that I think Mr. Dawes talked to it. In 1995, there was a federal-provincial-industry task force set up to look at regulation, bus regulation. The closest that task force got to consensus was adopting the Alberta streamline model. However, it never went any further than that; there was noble intent, but it never moved ahead.

**The Chairman:** Senators, our next witness is Mr. Andre Dimitrijevic.

**Mr. Andre Dimitrijevic, Executive Director, Internal Trade Secretariat:** Madam Chair, thank you for the invitation and the opportunity to present to the committee. I would like to talk to you today about the Agreement on Internal Trade and, in particular, about the transportation chapter in the Agreement on Internal Trade. What I would like to do is provide you with some background information and a context for some of the testimony that you have received and some that I understand you will be receiving later on.

I will spend a little bit of time talking about the agreement in general; I will then spend some time more specifically talking about the provisions in the transportation chapter.

The Agreement on Internal Trade was signed by First Ministers on July 18, 1994. The agreement, to which the federal government, the 10 provinces and the Northwest and Yukon Territories subscribe, came into effect on July 1, 1995. The objectives are to reduce and eliminate, to the extent possible, barriers to the free movement of persons, goods, services and investments within Canada and therefore to establish an open, efficient and stable domestic market.

In the application of the agreement, the parties — that is, the 13 signatory governments — are guided by four principles: The parties will not establish new barriers to internal trade and will facilitate the cross-boundary movement of persons, goods, services and investments within Canada; the parties will treat persons, goods, services and investments equally, irrespective of where they originate; the parties will reconcile relevant standards and regulatory measures to provide for such free movement; and the parties will ensure that their administrative policies operate to provide for the free movement of persons, goods, services and investment within Canada.

décider si la prestation de services dans le Canada rural et les valeurs sociales qui s'y rattachent sont valables. Le cas échéant, nous devons trouver un moyen quelconque d'assurer le fonctionnement du système. Sinon, la déréglementation constitue sans doute la solution à envisager.

**Le sénateur Forrestall:** Je trouve pour ma part la procédure actuelle très lourde et coûteuse, sans compter qu'elle exige beaucoup de temps. Ne pensez-vous pas qu'il vaudrait mieux que ce soit le Tribunal de la concurrence qui régie le processus de réglementation?

**M. Pike:** Je ne sais vraiment pas comment répondre à votre question, sénateur. Tout ce que je peux dire, c'est que, si je ne m'abuse, M. Dawes en a parlé. En 1995, on a créé un groupe de travail composé de représentants des gouvernements fédéral et provinciaux de même que de l'industrie chargée d'examiner la réglementation du transport par autocar. L'adoption du modèle albertain de rationalisation est le seul consensus que le groupe de travail ait pu dégager. Cependant, on n'est jamais allé plus loin; l'intention était noble, mais le dossier n'a pas avancé.

**La présidente:** Sénateurs, notre prochain témoin est M. Andre Dimitrijevic.

**M. Andre Dimitrijevic, directeur exécutif, Secrétariat du commerce intérieur:** Madame la présidente, merci de l'invitation et de l'occasion qui m'est donnée de comparaître devant le comité. J'aimerais aujourd'hui vous entretenir de l'Accord sur le commerce intérieur et, en particulier, le chapitre qui y est consacré aux transports. J'aimerais vous fournir certains renseignements généraux et vous présenter le contexte de certains témoignages que vous avez entendus et que, si je comprends bien, vous entendrez plus tard.

Je vais dire un mot de l'accord au sens général; ensuite, je prendrai quelques minutes pour vous parler de façon plus précise des dispositions que renferme le chapitre sur les transports.

L'Accord sur le commerce intérieur a été signé par les premiers ministres le 18 juillet 1994. L'accord, auquel le gouvernement fédéral, les dix provinces de même que les territoires du Nord-Ouest et le Yukon adhèrent, est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1995. Il a pour objectif de réduire et d'éliminer dans la mesure du possible les obstacles à la libre circulation des personnes, des biens, des services et des investissements au Canada et, par conséquent, d'établir un marché intérieur ouvert, efficient et stable.

Dans l'application de l'accord, les parties — c'est-à-dire les 13 gouvernements signataires — sont guidés par quatre principes: les parties n'érigeront pas de nouveaux obstacles au commerce intérieur et elles faciliteront la circulation des personnes, des produits, des services et des investissements entre les provinces au Canada; elles traiteront sur un pied d'égalité les personnes, les produits, les services et les investissements, indépendamment de leurs lieux d'origine au Canada; elles concilieront leurs normes et leurs mesures réglementaires pertinentes, en vue d'assurer la libre circulation des personnes, des produits, des services et des investissements à l'intérieur du Canada; elles veilleront à ce que



In applying these principles, the parties agree that they will recognize, among others, the need for full disclosure of information, legislation, regulations, policies and practices that have the potential to impede an open and stable domestic market; and the need for transition periods and exceptions, including exceptions required to meet regional development objectives in Canada.

There is a reaffirmation of constitutional powers and responsibilities that is part of the agreement itself.

To accomplish these objectives, the agreement provides some six general rules, and these rules can be found throughout the agreement in one shape or another. The rules are there to facilitate the removal of existing trade barriers and the reduction of existing ones. So we are talking about non-discrimination, right of entry and exit, no unnecessary obstacles, legitimate objectives — which means that in some cases there are opportunities to derogate from the provisions of the agreement to achieve a legitimate objective that is defined in the agreement — reconciliation of standards, and transparency.

There are 11 chapters in the agreement that provide specific obligations in each of the following economic sectors. The first is procurement — which probably represents the more substantial part of the agreement. Therefore, there is open tendering for government procurement above certain thresholds; there is open tendering for the greater public sector, that is, municipalities, academic institutions, and health and social services entities. Negotiations are in the final stages right now for extending some procurement provisions to the Crown corporation sector and other excluded government entities.

There is a chapter on investments. There is a code of conduct prohibiting poaching from one party to another; the local residency requirements have been eliminated; and extra-provincial corporate registration and reporting requirements have been streamlined.

There is a chapter on labour mobility, to facilitate mobility of qualified people across the country. There is a chapter on consumer-related measures. There is a chapter on agriculture and food goods, and one on alcoholic beverages. The chapter on energy is still under negotiation. We hope to be able to finalize it soon.

There is a chapter on natural resources processing dealing with measures adopted or maintained by a party relating to processing of natural resources, and a chapter on communications. There is a chapter on transportation, and I will spend more time on that chapter, and finally a chapter on environmental protection, which applies to environmental measures adopted or maintained by one of the parties that may affect interprovincial mobility.

leurs politiques administratives favorisent la libre circulation des personnes, des produits, des services et des investissements à l'intérieur du Canada.

Dans l'application de ces principes, les parties reconnaissent la nécessité d'assurer la communication intégrale de l'information, des lois, des règlements, des politiques et des pratiques susceptibles de faire obstacle à un marché intérieur ouvert et stable et de prévoir des exceptions et des périodes de transition, notamment pour la poursuite des objectifs de développement régional au Canada.

Il s'agit d'une réaffirmation des responsabilités et des pouvoirs constitutionnels qui font partie de l'accord lui-même.

Pour permettre la réalisation de ces objectifs, l'accord définit six règles générales, lesquelles sont présentes dans l'accord sous une forme ou une autre. Ces dernières visent à faciliter la suppression ou la réduction des obstacles au commerce existants. Ces règles ont donc trait à la non-discrimination, au droit d'entrée et de sortie, à l'absence d'obstacles superflus, aux objectifs légitimes — ce qui signifie que, dans certains cas, les provinces peuvent déroger aux dispositions de l'accord pour réaliser un objectif légitime défini dans l'accord —, la conciliation des normes et la transparence.

L'accord compte 11 chapitres définissant des obligations spécifiques pour chacun des secteurs économiques suivants. Le premier concerne les marchés publics — et c'est probablement ce qui représente l'élément le plus substantiel de l'accord. Par conséquent, on prévoit une procédure d'appel d'offres ouvert pour les marchés gouvernementaux d'une valeur supérieure à un certain seuil et des appels d'offres ouverts pour le secteur public au sens plus large, c'est-à-dire les municipalités, les maisons d'enseignement supérieur et les services de santé ou de services sociaux. Les négociations visant l'application des dispositions relatives au marché aux sociétés d'État et à d'autres organismes gouvernementaux exclus en sont au stade final.

Un chapitre est consacré aux investissements. On y retrouve un code de conduite interdisant le maraudage. En outre, on a supprimé les exigences de présence locale et de résidence. Par ailleurs, on a rationalisé les exigences applicables aux sociétés en matière d'enregistrement et de déclarations.

Un chapitre est consacré à la mobilité de la main-d'œuvre. Il a pour but de favoriser la mobilité des travailleurs qualifiés au pays. Il y a un chapitre sur les mesures en matière de consommation. Un chapitre est consacré aux produits agricoles et alimentaires, et un autre, aux boissons alcooliques. Le chapitre sur l'énergie est toujours en cours de négociation. Nous espérons être en mesure d'y mettre la dernière main sous peu.

Il y a un chapitre sur les ressources naturelles qui porte sur les mesures adoptées ou maintenues par une partie relativement à la transformation des ressources naturelles et un autre sur les communications. Il y a un chapitre sur les transports, et je vais consacrer plus de temps à ce dernier. Il y a enfin un chapitre consacré à la protection de l'environnement, lequel s'applique aux mesures environnementales prises ou maintenues par une des parties et pouvant avoir un effet sur la mobilité interprovinciale.

In the agreement, the parties have also agreed on mechanisms for handling complaints. A dispute resolution process is in place. If memory serves me, 129 complaints have reached the dispute resolution stage since the agreement was signed, and most of them have been resolved. A number of them are resolved amicably by consultation with the parties, but provisions are in place for a dispute to go all the way up to the panel.

There are commitments in the agreement to further liberalize internal trade through negotiation, and the agreement of course provides for the creation of the secretariat with which I am employed.

The agreement is administered by a committee on internal trade. That committee is composed of the ministers responsible for internal trade for each of the 13 parties. Currently, the co-chairs are Mr. Alan Rock for Canada and Mr. Halvar Jonson for Alberta.

The Internal Trade Secretariat reports to the committee of ministers and provides operational and administrative support to the parties. We are an unincorporated association located in Winnipeg and funded by all 13 parties according to the formula.

Let me turn now to the transportation chapter. I believe I left a copy of that chapter for your information as well. The objectives of the transportation chapter are fairly broad. They are to ensure a seamless, integrated Canadian transportation system that is safe, secure, efficient and responsive to the needs of shippers and travellers and which promotes a competitive and sustainable economy throughout Canada; and to create effective procedures for the implementation and application of the chapter and for consultations to cooperatively resolve issues related to the application of the chapter and to expand and enhance its benefit.

The chapter applies to measures adopted or maintained by the federal government that relate to or affect trade in transportation services by carriers of a province; it also applies to measures adopted or maintained by a province that relate to or affect trade in transportation services by carriers of another province.

Each signatory party is responsible for compliance with this chapter by its other governmental bodies, including Crown corporations, and by non-governmental bodies that exercise authority delegated by law. For some of the obligations, that compliance also extends to regional, local, district or other forms of municipal government.

Keeping in mind that a party does have the right to invoke limited objectives and that there are certain rules that apply to how you can invoke that, the chapter requires that the federal government accord to carriers of a province treatment that is no less favourable than the best treatment that it accords to carriers of any other province or of a non-party that provide like, competitive or substitutable services; it also requires that the

Dans l'accord, les parties ont également convenu des mécanismes de traitement des plaintes. Un processus de règlement des différends est en place. Si ma mémoire est bonne, 129 plaintes se sont rendues jusqu'au stade du règlement de différends depuis la signature de l'accord, et la plupart d'entre elles ont été réglées. Un certain nombre d'entre elles ont été réglées à l'amiable au terme de consultations avec les parties, mais, au besoin, des dispositions sont prévues pour qu'un différend soit arbitré par le groupe spécial.

Dans l'accord, les parties s'engagent à libéraliser davantage le commerce intérieur au moyen de la négociation, et on y prévoit bien entendu la création du secrétariat où je travaille.

L'accord est administré par un Comité du commerce intérieur. Ce comité se compose des ministres responsables du commerce intérieur de chacune des treize parties. À l'heure actuelle, les coprésidents sont M. Alan Rock pour le Canada et M. Halvar Jonson pour l'Alberta.

Le Secrétariat du commerce intérieur relève du comité des ministres et assure un soutien opérationnel et administratif aux parties. Nous sommes une association non constituée établie à Winnipeg et financée par l'ensemble des 13 parties, selon la formule établie.

Permettez-moi maintenant de tourner mon attention vers le chapitre portant sur les transports. Je pense vous avoir laissé une copie du chapitre à titre d'information. Les objectifs de ce chapitre sont relativement larges. Ils visent à assurer un réseau de transport canadien intégré et continu qui soit sûr et efficace, adapté aux besoins des expéditeurs et des voyageurs et qui favorise une économie concurrentielle, productive et solide, partout au Canada, de même qu'à créer des procédures efficaces pour la mise en oeuvre et l'application du chapitre et pour la tenue de consultations propres à résoudre, par la coopération, les questions que soulève l'application du chapitre, et à élargir et améliorer les avantages découlant de celui-ci.

Le chapitre s'applique aux mesures adoptées ou maintenues par le gouvernement fédéral qui se rapportent au commerce des services de transport fournis par les transporteurs d'une province ou qui influent sur ce commerce de même qu'à celles prises par une province et qui se rapportent au commerce des services de transport fournis par une autre province ou qui influent sur ce commerce.

Chaque partie veille au respect du chapitre par ses autres organismes gouvernementaux, y compris les sociétés d'État et les organismes non gouvernementaux qui exercent des pouvoirs qui leur sont délégués par la loi. Certaines obligations s'appliquent également aux administrations locales, régionales, de district et autres formes d'administration municipale.

Sous réserve du fait qu'une partie a le droit d'invoquer des objectifs limités et que certaines règles régissent l'application de ce pouvoir, le chapitre porte que le gouvernement fédéral accorde aux transporteurs d'une province un traitement qui n'est pas moins favorable que le meilleur traitement qu'il accorde aux transporteurs d'une autre province ou d'une tierce partie qui fournissent des services analogues, concurrents ou substituables; il



federal government not discriminate between carriers of any province and carriers of any other province that provide like, competitive or substitutable services.

Similarly, each province must accord to carriers of any other province treatment that is no less favourable than the best treatment that the province accords to its own carriers and carriers of a non-party, and does not discriminate between carriers of any province.

The chapter also provides that no party shall adopt or maintain any measure that restricts or prevents the movement of transportation services across provincial boundaries or that creates an obstacle to trade in transportation services.

Under the chapter, the parties agree to reconcile by harmonization, mutual recognition or any other means their regulatory or standards-related measures, including, among other things, motor vehicle weights and dimensions. There has been a fair bit of progress in that area, although it is in a continuing area of discussion and negotiation among the parties. It also includes extra-provincial truck carrier operating authorities, motor carrier safety rules, bill of lading — and I think there has been a lot of progress toward development of the national bill of lading format in that case — fuel and sales tax and vehicle registration administrative harmonization, and agents for service.

There are a couple of provisions in the agreement that you will note: One is there is an annex to the agreement, 1410, which lists a number of measures to which the chapter does not apply. As I reviewed my note this morning, I realized that we have to drop the words “and Canada” there. There is an upcoming protocol amendment to the agreement that that in fact is no longer one of the parties that has a measure listed to which the chapter does not apply.

The chapter specifies that the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety shall, at least every two years, according to the chapter, “endeavour to negotiate to liberalize or remove” such listed measures.

There is also a second annex, 1411. It lists non-conforming measures and the provisions for their phase-out. Again, in this case from the list, B.C. and Canada can now be removed.

Finally, the chapter provides a mechanism for dispute resolution that includes consultations between the parties, calling for the assistance of the Council of Ministers in resolving an issue, and if that does not work, a referral to a dispute panel for resolution.

précise aussi que le gouvernement fédéral n'établit aucune distinction entre les transporteurs d'une province et les transporteurs d'une autre province qui fournissent des services analogues, concurrents ou substituables.

De la même façon, chaque province accorde aux transporteurs d'une autre province un traitement qui n'est pas moins favorable que le meilleur traitement qu'elle accorde à ses propres transporteurs et aux transporteurs d'une tierce partie et n'établit aucune distinction entre les transporteurs d'une province et les transporteurs d'une autre province.

Dans le chapitre, on indique aussi que les parties ne peuvent adopter ou maintenir une mesure qui restreint ou empêche le commerce interprovincial des services de transport, ou qui crée un obstacle à ce commerce.

En vertu de l'article, les parties harmonisent, reconnaissent mutuellement ou concilient de quelque autre manière leurs mesures réglementaires et leurs mesures normatives, notamment en ce qui a trait aux poids et aux dimensions des véhicules à moteur. On a réalisé des progrès considérables dans ce domaine, même s'il s'agit d'un secteur pour lequel les parties poursuivent leurs discussions et leurs négociations. Les dispositions s'appliquent également aux permis d'exploitation d'une entreprise de camionnage extraprovinciale, aux règles de sécurité concernant les transporteurs routiers, le connaissance — je suis d'avis qu'on a réalisé beaucoup de progrès en vue de l'établissement d'une présentation uniforme du connaissance partout au pays —, l'harmonisation des formalités administratives touchant la taxe sur les carburants, la taxe de vente et les droits d'immatriculation des véhicules et, enfin, les mandataires aux fins de la signification des actes de procédure.

Il y a dans l'accord deux ou trois dispositions dont vous voudrez prendre note. La première a trait au fait que l'accord comporte une annexe, l'annexe 1410, où on énumère un certain nombre de mesures non visées par le chapitre. En repassant mes notes ce matin, je me suis rendu compte que nous y avons supprimé les mots «et le Canada». On modifiera sous peu l'accord pour indiquer que le Canada ne compte plus parmi les parties ayant des mesures énumérées non visées par le chapitre.

Dans le chapitre, on précise aussi que le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière «s'efforcent de négocier périodiquement, mais au moins tous les deux ans, la libéralisation ou l'élimination des mesures énumérées à l'annexe 1410.1».

Il y a également une deuxième annexe, soit l'annexe 1411. On y énumère les mesures non conformes et les dispositions devant présider à leur élimination progressive. Une fois de plus, on peut rayer le Canada de la liste et, dans ce cas-ci, faire la même chose pour la Colombie-Britannique.

Enfin, le chapitre prévoit un mécanisme de règlement des différends comprenant des consultations entre les parties, l'aide du conseil des ministres pour régler un différend et, en cas d'échec, un renvoi à un groupe spécial chargé de trancher.

I would be pleased to answer any questions or provide you with any further information.

**The Chairman:** The agreement argues for open entry on bus service. Why has this not happened since 1994?

**Mr. Dimitrijevic:** Negotiations under the agreement take necessarily a long time. All decisions under the agreement are decisions that are taken by consensus, which means there has to be agreement and no objection by any other party. As a result, in some cases, some of the timetables that are reflected in the agreement have not been met, although there is ongoing work and discussion among the parties to try to reach the effort. Those particular dates have not been met. I am not aware that there are specific reasons other than it takes time to get there.

**The Chairman:** That is a long time.

**Mr. Dimitrijevic:** It certainly is. It can be a frustrating process, but it does achieve results. Many results have been met through that process under the IT.

**Senator Oliver:** I am interested in dispute resolution. When I look at articles 1412 and 1413, and having listed to what you had to say about it, it strikes me as being incredibly cumbersome and not something that is set out to resolve a dispute quickly.

Article 1412 relates to consultations. If a party requests a consultation, article 1412 provides that consultations shall begin "within 60 days after the date of delivery of the request." There are no guidelines whatsoever for how the parties should sit down to try to work something out. If they do not work things out, article 1413 provides that they have a right to go to someone else, and so on and so on.

Modern dispute resolution normally provides for mediation first. A professional mediator is appointed to try to resolve the dispute. It may be that the matter is resolved with a week, say.

What is before us is perhaps the most complicated procedure for dispute resolution I have seen anywhere. It would take a year to get some of this stuff done.

I wonder if you would comment on that.

**Mr. Dimitrijevic:** What is before us reflects the thinking and the will of the parties of the governments when they signed the agreement. They wanted to encourage the resolution of complaints and disputes to consultation. They felt that the initial step at least should reflect willingness on the part of the parties, in this case, the governments, to try to resolve between two parties issues that may arise, without having to refer the matter to any other parties. That philosophy is reflected throughout the agreement. Whether it is efficient or not, that is basic.

Je me ferai maintenant un plaisir de répondre à vos questions ou de vous fournir des renseignements supplémentaires.

**La présidente:** L'accord plaide en faveur d'une entrée libre pour les services de transport par autocar. Pourquoi, depuis 1994, cela ne s'est-il pas produit?

**M. Dimitrijevic:** Les négociations menées aux termes de l'accord prennent nécessairement beaucoup de temps. Toutes les décisions prises aux termes de l'accord sont par nature consensuelles, ce qui signifie que toutes les parties doivent être d'accord, qu'aucune ne doit avoir d'objection. Ainsi, dans certains cas, on n'a pu respecter certains échéanciers définis dans l'accord, même si les parties poursuivent leurs travaux et leurs discussions pour parvenir à un accord. On n'a pas respecté ces dates en particulier. S'il y a des raisons précises expliquant le retard, je ne suis pas au courant.

**La présidente:** C'est un long retard.

**M. Dimitrijevic:** Absolument. Le processus est parfois frustrant, mais il donne des résultats. On a obtenu de nombreux résultats en vertu du processus établi pour le commerce interne.

**Le sénateur Oliver:** Je m'intéresse au mécanisme de règlement des différends. Lorsque je consulte les articles 1412 et 1413 — et après avoir entendu ce que vous avez dit à ce sujet —, je suis frappé par le fait qu'il s'agit d'une procédure incroyablement lourde, peu susceptible de résoudre rapidement un différend.

L'article 1412 porte sur les consultations. Si une partie demande la tenue de consultations, l'article 1412 prévoit que les consultations débutent «dans les 60 jours qui suivent la date de la transmission de la demande». Il n'y a absolument aucune ligne directrice précisant les modalités des négociations que les parties pourraient mener pour parvenir à un accord. En cas d'échec, l'article 1413 prévoit qu'elles ont le droit de s'adresser ailleurs, et ainsi de suite.

Normalement, les mécanismes modernes de règlement des conflits prévoient d'abord un recours à la médiation. On désigne un médiateur professionnel chargé de tenter de régler le différend. La question pourrait se régler, disons, en une semaine.

Ce que nous avons sous les yeux est la procédure de règlement des différends la plus complexe que j'aie jamais vue. Il faudrait un an pour obtenir certains résultats.

Je me demande si vous avez des commentaires à faire à ce sujet.

**M. Dimitrijevic:** Le texte que nous avons sous les yeux rend compte de la réflexion et de la volonté des parties gouvernementales au moment de la signature de l'accord. Elles souhaitaient encourager le règlement des plaintes et des différends au moyen de consultations. Elles étaient d'avis que la première étape devrait à tout le moins rendre compte de la volonté des parties, dans ce cas-ci les gouvernements, de donner à deux d'entre elles la possibilité de régler un éventuel différend sans que les autres aient à intervenir. On retrouve la même philosophie partout dans l'accord. Il s'agit d'un point fondamental, efficient ou pas.



**Senator Oliver:** In my experience, most parties need some professional assistance, and that is why you bring in a mediator at a very early stage. In this instance before us, mediation comes in your third stage, after several months have gone by. To me, it seems an incredible waste of time and money, and it seems ineffective.

**Mr. Dimitrijevic:** That may very well be the case. Not only that, I think that as we take disputes through, particularly the disputes that reach the panel stage, which is the ultimate stage, the feedback that we are getting from a number of the parties is that they would like to see some structure placed around the consultations. As you pointed out, senator, the word consultation is there, but just the word; no structure is provided for the consultation process.

Hence, there is at least some recognition that it may be necessary to review the dispute resolution procedure.

**Senator Oliver:** I do not think there is any question about that.

There are annexes to the agreement, but there are no guidelines or regulations pursuant to this to make it any more specific; is that correct? Are there any guidelines or regulations pursuant to this agreement?

**Mr. Dimitrijevic:** No, the agreement stands as it is. However, the agreement is modified periodically, as changes occur — additions, deletions. For example, annex 1410.1, which is in the document circulated to you, will be modified. The new frontal end entry will be modified. However, there is nothing further; the agreement stands on its own.

**Senator Callbeck:** On page 4 of your presentation, you mention several economic sectors. Could you tell us in which of these sectors there has been agreement between the provinces.

**Mr. Dimitrijevic:** Procurement to some extent, except for the fact that there is still one sector that is being negotiated. There is open tendering for government procurement of goods over \$25,000 and construction over \$100,000; as well all procurement by what is referred to as the MASH sectors — municipalities, academic, et cetera — is covered right now. Also with respect to procurement, negotiations are ongoing with respect to the Crown sector. They have not been completed, but by the time the ministers responsible for internal trade meet, I expect that that too will be completed.

There has been progress and agreement on investments. The extra-provincial corporate registration reporting requirements have been streamlined. There is a code of conduct to prohibit incentives for relocation of industry — poaching. There is agreement to remove local residency requirements.

**Le sénateur Oliver:** D'après mon expérience, la plupart des parties ont besoin d'une aide professionnelle, et c'est pourquoi on invite un médiateur à intervenir à un stade très précoce. Dans le cas qui nous occupe, la médiation intervient à la troisième étape, c'est-à-dire après des mois. À mes yeux, il s'agit d'un incroyable gaspillage de temps et d'argent, et la procédure semble inefficace.

**M. Dimitrijevic:** C'est très possible. En plus, au fur et à mesure que les différends progressent, me semble-t-il, en particulier ceux qui se rendent au stade du groupe spécial, qui est l'étape ultime, un certain nombre de parties ont dit souhaiter que les consultations bénéficient d'une certaine forme de structure. Comme vous l'avez souligné, sénateur, le mot «consultations» est là, mais ce n'est qu'un mot. Aucune structure n'est prévue pour le processus de consultations.

On admet donc tout au moins qu'il faudra peut-être revoir la procédure de règlement des différends.

**Le sénateur Oliver:** Je pense que cela ne fait aucun doute.

L'accord comporte des annexes, mais il n'y a ni lignes directrices ni réglementation ayant pour but de le rendre plus spécifique, n'est-ce pas? Y a-t-il des lignes directrices ou des règlements qui accompagnent l'accord?

**M. Dimitrijevic:** Non, il s'agit d'un accord autonome. Cependant, on le modifie périodiquement au gré des changements — qu'il s'agisse d'ajouts ou de suppressions. Par exemple, l'annexe 1410.1, qui fait partie du document que je vous ai fait circuler, sera modifiée. Le critère relatif à l'entrée subira des changements. Cependant, il n'y a rien de plus. L'accord est autonome.

**Le sénateur Callbeck:** À la page 4 de votre mémoire, vous faites mention de quelques secteurs économiques. Pouvez-vous nous dire dans lesquels de ces secteurs les provinces en sont venues à un accord.

**M. Dimitrijevic:** Les marchés publics, dans une certaine mesure, si on ne tient pas compte du fait qu'un secteur fait toujours l'objet de négociations. Les marchés publics gouvernementaux pour des biens d'une valeur de plus de 25 000 \$ et les projets de construction d'une valeur de plus de 100 000 \$ font l'objet d'une procédure d'appel d'offres ouvert. De même, les appels publics dans ce qu'on appelle le secteur des municipalités, des universités, des écoles et des hôpitaux sont aujourd'hui visés. Toujours en ce qui a trait aux marchés publics, les négociations se poursuivent en ce qui concerne le secteur des sociétés d'État. Elles n'ont pas abouti, mais je m'attends à ce que tout soit terminé lorsque les ministres responsables du commerce interne se réuniront.

Dans le dossier des investissements, on a réalisé des progrès et conclu des ententes. On a rationalisé les exigences extraprovinciales applicables aux sociétés en matière d'enregistrement et de déclaration. Il existe un code de conduite interdisant les incitatifs relatifs au déplacement d'industries — le maraudage. Il y a une entente sur le retrait des exigences touchant la présence locale et la résidence.

With respect to labour mobility, the governments have facilitated and encouraged regulated professions. They identified 51 of the regulated professions; 42 of the 51 have met and completed mutual recognition agreements. There are nine that are outstanding, but they are continuing to work to complete that.

Under consumer-related measures and standards, there has been agreement with respect to issues like direct selling and cost-of-credit disclosure.

The agriculture ministers have identified 10 technical barriers to trade. They are in place; disputes are being handled under that.

Every chapter has had significant progress. However, there are ongoing negotiations under a lot of the chapters.

**Senator Callbeck:** What about alcoholic beverages? Has that been worked out?

**Mr. Dimitrijevic:** Substantially, there has been some removal of certain of the non-conforming measures. A wine standard, which was one of the issues, particularly with respect to wine trade with our foreign trading partners, has been developed. Discussions are ongoing for it to be implemented. Substantially, there is free trade in terms of alcoholic beverages. It is no longer the case, as it used to be, that one can purchase Moose Head beer in New Jersey but not in Manitoba. Those days are gone.

**Senator Callbeck:** So there has been considerable process.

**Mr. Dimitrijevic:** There has been considerable progress in the agreement. There is more work to be done. The agreement really is a live document. New issues may arise or new conditions may come up that will require further work, but there has been substantial progress in its implementation.

**The Chairman:** Is it fair to say that consensus has been harder to achieve in the transportation area than in other sectors?

**Mr. Dimitrijevic:** No, there are some areas of significant difficulty. I am not sure I would qualify the transportation sector as being more difficult than some of the other areas. Some of the issues in energy and in procurement for Crown corporations have been much more difficult, in my opinion.

**Senator Oliver:** In your response to Senator Callbeck, you mentioned a wine standard. Senator Gustafson's committee just visited Europe, and it was told that the lack of a wine standard is the reason various Canadian provinces cannot sell their wine products in the European community. What did you say about there being a wine standard in Canada now?

En ce qui concerne la mobilité de la main-d'œuvre, les gouvernements ont facilité et encouragé les professions réglementées. Elles ont défini cinquante et une professions réglementées. Dans 42 cas sur 51, on en est parvenu à des accords de reconnaissance mutuelle. Neuf cas demeurent en suspens, mais les travaux se poursuivent.

En ce qui concerne les mesures et les normes en matière de consommation, on a conclu un accord sur des questions comme la vente directe et la divulgation des coûts du crédit.

Les ministres de l'Agriculture ont défini dix obstacles techniques au commerce. Des mesures sont en place. On s'en inspire pour régler les différends.

On a réalisé des progrès considérables relativement à tous les chapitres. Cependant, les négociations se poursuivent à l'égard d'un grand nombre d'entre eux.

**Le sénateur Callbeck:** Qu'en est-il des boissons alcooliques? A-t-on obtenu des résultats probants?

**M. Dimitrijevic:** Essentiellement, on est parvenu à supprimer certaines mesures non conformes. On a élaboré une norme concernant le vin, ce qui représentait un des problèmes, en particulier le commerce du vin avec nos partenaires commerciaux étrangers. Des discussions sont en cours au sujet de la mise en oeuvre. Sur le fond, les boissons alcooliques bénéficient du libre-échange. Autrefois, on pouvait acheter de la bière Moose Head au New Jersey, mais pas au Manitoba. Ce n'est plus le cas. Cette époque est révolue.

**Le sénateur Callbeck:** On a donc réalisé des progrès considérables?

**M. Dimitrijevic:** On a réalisé des progrès considérables relativement à l'accord. Beaucoup reste à faire. L'accord est véritablement un document dynamique. De nouveaux problèmes peuvent se poser ou de nouvelles situations peuvent se présenter, ce qui exigera des travaux additionnels, mais on a réalisé des progrès considérables au chapitre de la mise en oeuvre.

**La présidente:** Est-il juste de dire qu'il a été plus difficile de parvenir à un consensus dans le domaine des transports que dans d'autres secteurs?

**M. Dimitrijevic:** Non, il y a certains secteurs où les difficultés sont considérables. Je ne suis pas certain de pouvoir dire que le secteur des transports s'est révélé plus difficile que certains autres. Certains problèmes liés à l'énergie et aux marchés publics pour les sociétés d'État ont été, à mon avis, beaucoup plus difficiles.

**Le sénateur Oliver:** Dans votre réponse au sénateur Callbeck, vous avez fait allusion à une norme concernant le vin. Le comité du sénateur Gustafson rentre tout juste d'une tournée en Europe, et on a indiqué aux membres du comité que l'absence d'une telle norme est la raison pour laquelle quelques provinces canadiennes ne peuvent vendre leurs produits à la Communauté européenne. Qu'avez-vous dit au sujet de l'existence d'une norme concernant le vin au Canada?



**Mr. Dimitrijevic:** I said that a wine standard has been developed, but the means of implementation have not been agreed to by all the parties. Therefore, you are absolutely right — with respect to our foreign partners looking to us, there is not a standard.

**Senator Oliver:** In your estimation, when do you think the means of implementation will be agreed to with respect to the wine standard?

**Mr. Dimitrijevic:** There was a suggestion that they were trying to aim for the end of this month. I do not think that that date will be achievable, for concluding their discussion and negotiations. It is difficult for me to hazard a guess, but I would suspect that likely within this year that would be reached.

**Senator Callbeck:** How many people are employed by the secretariat?

**Mr. Dimitrijevic:** A staff of six people. In Canada, the secretariat is made up of six people in total located in Winnipeg. High-quality people, if I may say so, but nonetheless, six.

**Senator Forrestall:** How long has the wine standard issue been an issue?

**Mr. Dimitrijevic:** My understanding is that negotiations started shortly, if not before, the agreement was signed, so we are talking 1995 or thereabouts, or earlier. I do not have the exact date, but I would suspect that it has been a number of years.

**Senator Forrestall:** It had been an issue, no doubt, for 20 years before that.

**Mr. Dimitrijevic:** I would not put it past.

**Senator Gustafson:** One of the economic sectors in your document is agriculture and food goods. It seems that with respect to that sector we are operating as 10 vassal states in Canada. We just do not seem to be making any headway. It concerns me greatly. We seem to be miles away from any agreement. I wish I knew the answer.

I go back to the John Wise days, which was 23 or 24 years ago. He brought all the farm groups together to try to develop a policy with national standards, standards for all of Canada. Well, Alberta opted out, Ontario opted out, and Quebec opted out. We still do not have a program. What is the answer?

**Mr. Dimitrijevic:** I do not have an answer, except that it is my understanding that part of the difficulty with the agriculture chapter is finding out what is going to happen on the international scene and the impact of that. That is something I hear from my agricultural colleagues across the country.

**M. Dimitrijevic:** J'ai dit qu'on avait élaboré une norme concernant le vin, mais que toutes les parties n'ont pas encore convenu du mécanisme de mise en oeuvre. Par conséquent, vous avez absolument raison — en ce qui concerne nos partenaires étrangers, il n'y a pas de norme.

**Le sénateur Oliver:** À votre avis, quand les parties s'entendront-elles sur le mode de mise en oeuvre de la norme concernant le vin?

**M. Dimitrijevic:** On a laissé entendre qu'elles allaient tenter d'y parvenir d'ici la fin du mois. Je ne crois pas qu'il s'agit d'un échéancier réaliste pour la conclusion des discussions et des négociations. Il est difficile pour moi de fixer une date, mais j'imagine que cela se fera probablement dans le courant de l'année.

**Le sénateur Callbeck:** Combien de personnes emploient le secrétariat?

**M. Dimitrijevic:** Six personnes. Au Canada, le secrétariat compte au total six employés qui travaillent à Winnipeg. Il s'agit de personnes de grande qualité, si je puis me permettre, mais, néanmoins, nous sommes six.

**Le sénateur Forrestall:** Depuis combien de temps la question de la norme relative au vin se pose-t-elle?

**M. Dimitrijevic:** Je crois comprendre que les négociations ont débuté peu après, sinon avant, la signature de l'entente, donc 1995 environ ou avant. Je n'ai pas la date exacte, mais j'imagine que la question est sur la table depuis un certain nombre d'années.

**Le sénateur Forrestall:** Je parie qu'on en parlait 20 ans avant cette date.

**M. Dimitrijevic:** Cela ne m'étonnerait pas outre mesure.

**Le sénateur Gustafson:** Les produits agricoles et alimentaires sont l'un des secteurs mentionnés dans votre document. En ce qui concerne ce secteur, j'ai parfois l'impression qu'il y a dix États vassaux au Canada. Nous ne semblons pas réaliser de progrès. Cette question me préoccupe vivement. Nous donnons l'impression d'être à des années-lumière d'un accord. Je voudrais bien avoir la solution.

Permettez-moi de revenir à l'époque de John Wise, c'est-à-dire à il y a 23 ou 24 ans. Il a réuni tous les groupements d'agriculteurs pour tenter d'élaborer une politique sur des normes nationales, des normes pour l'ensemble du Canada. Eh bien, l'Alberta s'est retiré, l'Ontario s'est retiré, et le Québec s'est retiré. Toujours pas de programme. Quelle est la solution?

**M. Dimitrijevic:** Je n'ai pas la solution, à ceci près que je crois comprendre que l'une des difficultés, en ce qui concerne le chapitre consacré à l'agriculture, tient à l'établissement de ce qui va arriver sur la scène internationale et des impacts éventuels. C'est ce que me disent mes collègues du secteur agricole des quatre coins du pays.

**Senator Gustafson:** We were able to reach the Auto Pact agreement with the Americans. That was 25 years ago, or longer. When it comes to agriculture, I do not know whether there is a lack of interest, or just what the problem is. We cannot seem to get any agreement. I wish I had the answer.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Dimitrijevic. If you have any other information, do not hesitate to send it to the committee.

The committee adjourned.

---

CALGARY, Tuesday, March 26, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:05 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Honourable senators, we are continuing our examination of issues facing the intercity busing industry, and we have with us Professor Barry Prentice.

Welcome to our committee, professor.

**Professor Barry E. Prentice, Director, Transport Institute:** Thank you very much for inviting me. I should tell you that I did take the shuttle bus from the airport, so I did have a little contact with this industry.

I would like to open my remarks with a short discussion of the economics of transportation. First, it is my belief that economic regulation cannot create a market. At the very best, all economic regulation can do is partition a market to allow one party to have a bigger share than another. The market is either there or it is not.

The two most important variables in the economics of travel are money and time. Those translate into: the cost of travel, which can include your ticket price, the cost to get to a station, meals along the way and so on; and time, being the opportunity cost, how much of your personal time you actually spend travelling.

Other factors such as comfort, security and reliability are influential, but they cannot compete with time or money. In some cases, they are overridden completely.

The consequences of this are fairly straightforward. The intercity bus market is generally constrained to fairly short hauls because of time. Where time is a factor, people will always fly. Those who place a high value on their time, particularly business people, will definitely fly. They will not take the bus unless it is a very short haul.

**Le sénateur Gustafson:** Nous sommes parvenus à conclure le Pacte de l'automobile avec les Américains. C'était il y a 25 ans ou même plus. En ce qui concerne l'agriculture, je me demande s'il s'agit d'un manque d'intérêt. Je ne sais pas d'où vient le problème. Nous ne semblons pas en mesure de parvenir à une entente. J'aimerais bien avoir la solution.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Dimitrijevic. Si vous avez d'autres renseignements, n'hésitez pas à les faire parvenir au comité.

La séance est levée.

---

CALGARY, le mardi 26 mars 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 05, dans le but d'examiner les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Honorables sénateurs, nous poursuivons notre examen des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar et nous accueillons aujourd'hui le professeur Barry Prentice.

Nous vous souhaitons la bienvenue.

**M. Barry E. Prentice, directeur, Transport Institute:** Je vous remercie beaucoup de m'avoir invité. Je dois préciser que j'ai pris la navette qui dessert l'aéroport de sorte que j'ai eu un petit contact avec cette industrie.

J'aimerais commencer par un bref exposé des données économiques du secteur du transport. Tout d'abord, je suis convaincu que la réglementation économique ne peut pas créer un marché. Au mieux, elle peut diviser un marché de façon à permettre à une partie de détenir une plus grande part qu'une autre. Soit qu'il y a un marché, soit qu'il n'y en a pas.

Les deux plus importantes variables économiques du transport sont l'argent et le temps, c'est-à-dire le coût du déplacement, qui peut comprendre l'achat de votre billet, le coût pour se rendre à une gare, les repas pris en cours de route, etc; et le temps, soit le coût de renonciation, votre temps personnel réel que vous consacrez aux déplacements.

D'autres facteurs tels que le confort, la sécurité et la fiabilité influent, mais absolument pas comme le temps ou l'argent. Dans certains cas, ils sont complètement effacés.

Les conséquences de tout cela sont donc passablement simples. Le marché du transport interurbain par autocar se limite généralement à de petits déplacements en raison du facteur temps. Lorsque le temps est un facteur, les gens prennent toujours l'avion. Ceux qui accordent une grande importance à leur temps, en particulier les gens d'affaires, vont très certainement prendre l'avion. Ils ne prendront pas l'autocar, à moins qu'il s'agisse d'un très court trajet.



It is also true that if money is important, people will take the bus. Therefore, low-income people are overrepresented in the market, particularly those who cannot afford an automobile.

Our study shows that the market is bimodal in nature. The young and the old, particularly those who do not have driver's licences, are overrepresented because perhaps the greatest of all competitors to the bus is the car. In most jurisdictions around the world, bus ridership falls as car ownership increases.

Bus service is most competitive on short haul routes where you have a dense population because you can have regular service. Markets such as Calgary-Edmonton and Toronto-Montreal make sense, and in some cases, Winnipeg to, say, Brandon, because it is too short a distance for air travel and the bus will work well.

We did a comprehensive study of intercity bus service on the Prairies in 1991, and you may have already seen a copy of the report. It was done with a grant from Transport Canada. I have made copies of the abstract and the conclusions. That was 10 years ago. Some things have changed, but in fact, the structure of the industry has changed very little. It is a little more concentrated, and Greyhound purchasing Grey Goose in Manitoba is one example of that. However, I would say the market has not changed very much, except perhaps to shrink a little further, so that fewer people are travelling by bus.

One of our observations from this study is that the regulatory boards were very passive. There were regulations, but the boards seemed to be much more concerned about the profitability of the bus lines than about whether the passengers were happy or looked after or whatever. I believe that that was influenced by the desire to cross-subsidize services.

There is this notion that if you allow people to run the better routes — in Manitoba we will take Winnipeg to Brandon, which could be profitable — they have to also run on some other route, for example, Winnipeg to Reston, which is not as profitable. Presumably there is cross-subsidization. If that does not exist, then there will be more of a burden on the taxpayers to provide some sort of service. I will come back to that point later.

We also did a comprehensive passenger survey study at the bus stations in Calgary, Edmonton, Regina, Saskatoon and Winnipeg. We also surveyed people at the airports and asked them why they were not taking buses. We did an intensive survey of the community of Brandon, which had lost air service, and those numbers are in the publication. I will not go into them in any great detail, except to say that they really fit the kind of logical profile I spoke of at the beginning as to who would ride.

Il faut dire d'ailleurs que si l'argent est un facteur important, les gens prendront à coup sûr l'autocar. Par conséquent, les bas salariés sont sureprésentés dans le marché, en particulier ceux qui ne peuvent se permettre d'acheter une automobile.

Notre étude indique que le marché est par nature bimodal. Les jeunes et les personnes âgées, en particulier ceux qui n'ont pas un permis de conduire, sont sureprésentés car le plus grand des concurrents de l'autocar est peut-être l'automobile. Dans la plupart des compétences partout dans le monde, la chute du nombre de personnes qui prennent l'autocar est fonction de l'augmentation du nombre de celles qui achètent une voiture.

Le transport par autocar est le plus concurrentiel sur les courts trajets desservant une région à forte densité de population car vous pouvez exploiter un service régulier. Des marchés comme Calgary-Edmonton et Toronto-Montréal sont logiques et, dans certains cas, de Winnipeg à, disons, Brandon car il s'agit d'une courte distance pour un déplacement par avion et l'autocar sera efficace.

Nous avons effectué une étude détaillée du transport interurbain par autocar dans les Prairies en 1991, dont vous avez peut-être déjà consulté le rapport. Nous l'avons réalisée grâce à une subvention de Transports Canada. J'ai reproduit quelques exemplaires du sommaire et des conclusions. C'était il y a dix ans. Certaines choses ont changé, mais en réalité la structure de l'industrie a très peu changé. Elle est un peu plus concentrée. Il suffit de donner à titre d'exemple l'achat de Grey Goose au Manitoba par Greyhound. Cependant, le marché n'a pas beaucoup changé, sauf qu'il s'est peut-être un peu rétréci de sorte qu'il y a moins de gens qui prennent l'autocar.

Une de nos observations est que les organismes de réglementation étaient très passifs. Il y avait des règlements, mais les organismes semblaient beaucoup plus axés sur la rentabilité des lignes d'autocar que de savoir si les passagers étaient heureux ou si on s'occupait d'eux ou peu importe. Je crois que le désir d'interfinancer les services a joué à cet égard un certain rôle.

Il y a aussi cette notion selon laquelle si vous permettez aux gens d'exploiter de meilleurs itinéraires — au Manitoba, nous prendrions de Winnipeg à Brandon, qui pourrait être rentable — ils doivent également exploiter un autre itinéraire, par exemple, de Winnipeg à Reston, qui n'est pas aussi rentable. Je suppose qu'il y a un interfinancement. Si ce n'est pas le cas, alors il y aura un plus grand fardeau pour les contribuables d'offrir un service quelconque. Je reviendrai d'ailleurs sur ce point un peu plus tard.

Nous avons également réalisé un sondage détaillé auprès des passagers aux gares de Calgary, d'Edmonton, de Regina, de Saskatoon et de Winnipeg. Nous avons en plus interrogé les gens dans les aéroports et leur avons demandé pourquoi ils ne prenaient pas l'autocar. Nous avons enfin effectué un sondage exhaustif à Brandon, qui avait perdu son service aérien, et toutes les données se trouvent dans la publication. Je ne les passerai pas de façon détaillée, sauf pour dire que c'est vraiment le genre de profil logique dont j'ai parlé au début pour ce qui est des gens qui prendraient l'autobus.

We did ask about deregulation and taking small shuttle vans and so on. The two concerns that came up were that vans might not be as safe or as comfortable as the large buses and do not have washrooms.

Do the regulations matter? I think this is a fundamental question with which you must deal. Where there is competition, as we observed between Calgary and Edmonton, the service is better and cheaper than where there is not, so it does matter to the passengers.

Would the marginal routes be discontinued if we had deregulation? My suspicion is yes. I do not see any way that they could survive in the current form, and something else would have to be done. Now, that does not mean that there would be no service at all.

For example, Senator Gustafson, I also have family in Macoun, so I know that area quite well. How would Macoun survive? Probably some local person would operate a jitney service or a shuttle bus, and travellers, who would mostly be non-business people, would call ahead of time. I think some kind of cooperative system, somewhere between a taxi and a bus service, would evolve.

Whether or not the government would have to subsidize that is uncertain. We do see a continuous depopulation of the rural areas. It is a concern for those of us who work in that area, but at the same time, perhaps it is less of an issue than it might have once been as people coalesce into small towns and villages.

Fares are not likely to change with deregulation. Buses are not overly profitable. At the same time, I do not anticipate much increase in fares because of competition, for example, from cars and vans, entering the marketplace.

The one problem area that has not been addressed very well is bus service within the city limits. We observed in our community a bus that runs from Selkirk, which is about five miles north of Winnipeg, into the downtown bus station. This bus can pick up passengers all along its route to the city limits, but it cannot carry anybody from inside the city to the station or from one point to another within the city.

I really think that that is an artificial and unnecessary regulation. Intercity buses should be more along the lines of commuter services. The Go Bus in Toronto, for example, carries people from outlying communities into the city, and I believe that we should work towards persuading the cities to allow the intercity buses to offer more competition to the transit services. That would be probably beneficial to both.

Nous avons posé des questions sur la déréglementation et sur le fait de prendre de petites navettes, etc. Les deux préoccupations qui ont ressorti étaient que les fourgonnettes ou navettes n'étaient peut-être pas aussi sécuritaires ni aussi confortables que les grands autocars, et ne comportaient pas de toilettes.

Les règlements ont-ils une importance? Je pense que c'est une question fondamentale à laquelle nous devons répondre. Lorsqu'il y a concurrence, comme celle que nous avons relevée entre Calgary et Edmonton, le service est meilleur et moins dispendieux que s'il n'y en avait pas, de sorte que pour les passagers, c'est important.

Les parcours moins utilisés seraient-ils discontinués s'il y avait déréglementations? Je suppose que oui. Je ne peux voir de quelle façon ils pourraient survivre dans leur état actuel, et autre chose devrait être fait. Maintenant, cela ne veut pas dire qu'il n'y aurait absolument aucun service.

Par exemple, sénateur Gustafson, j'ai également des membres de ma famille à Macoun de sorte que je connais cette région assez bien. Comment l'itinéraire sur Macoun pourrait-il survivre? Probablement qu'une personne de l'endroit exploiterait un service de transport à bon marché ou une navette, et les voyageurs, qui ne seraient pas pour la plupart des gens d'affaires, téléphoneraient à l'avance. Je pense qu'on verrait naître une sorte de système coopératif, quelque chose entre un service de taxi et un service d'autobus.

Je ne sais pas s'il faudrait des subventions gouvernementales. Nous assistons à un dépeuplement continu des régions rurales. C'est d'ailleurs une préoccupation pour ceux d'entre nous qui travaillent dans cette région, mais en même temps, c'est peut-être moins un problème que cela aurait pu l'être étant donné que les gens se retrouvent dans de petites villes et des villages.

Il est peu probable que les tarifs changent avec une déréglementation. Les autocars ne sont pas très rentables. En même temps, je ne prévois pas une forte augmentation des tarifs en raison de la concurrence, par exemple, des voitures et des fourgonnettes, sur le marché.

Le seul problème sur lequel on ne s'est pas très bien penché est celui du service de transport par autocar dans les limites des villes. Nous avons observé dans notre collectivité un autocar qui va de Selkirk, à environ cinq milles au nord de Winnipeg, jusqu'à la gare d'autobus au centre-ville. Cet autocar peut prendre des passagers tout le long de son trajet jusqu'aux limites de la ville, mais il ne peut prendre qui que ce soit entre les limites de la ville et la gare, ou entre deux endroits situés dans les limites de la ville.

Je suis convaincu qu'il s'agit d'un règlement artificiel et inutile. Le transport par autocar interurbain devrait ressembler davantage aux services de transport en commun. Par exemple, les autobus du réseau GO transportent des gens depuis les collectivités périphériques jusque dans la ville, et je crois que nous devrions nous efforcer de persuader les villes de permettre aux autocars interurbains d'offrir une plus grande concurrence aux services de transport en commun. Cette concurrence serait probablement bénéfique aux deux.



In conclusion, it is my belief that deregulation is long overdue. The market is small, and as much as it exists because of regulation, I believe that largely, consumers are more disadvantaged than benefited by it.

**The Chairman:** Which government policies would best support rural and small community services?

**Dr. Prentice:** I am not sure I understand the question.

**The Chairman:** What policies can we put forward to encourage better service for small and rural communities?

**Dr. Prentice:** I suppose the issue partly comes down to how do we regulate taxis, because are these shuttles considered to be taxis or buses? We had better be sure that we do not deregulate buses but then have another regulation that says you cannot operate something like a shuttle service. Provinces vary on what is considered to be a taxi or a bus. Presumably the market will look after itself to some degree.

**The Chairman:** We were in Eastern Canada, in both P.E.I. and Nova Scotia, and small communities there use vans, with nine or even seven seats, that pick people up at their door and take them to the city, for example, Halifax, and back. Would that be feasible here?

**Dr. Prentice:** I do not see why that would not work in Western Canada. Our distances are longer and our markets are thinner in some cases, and that does create more of a problem. However, people would likely travel to the major centres. There would be services to Regina, for example, or to Saskatoon. Getting to somewhere other than those places might be more difficult.

**The Chairman:** We no longer know if we should mention decline in ridership, but what are the prospects for reversing the long-term decline in scheduled bus ridership?

**Dr. Prentice:** I do not think the chances are very good, although with an aging population, more people may be forced to consider that as an option.

We are starting to see more concern about the elderly driving, and I think that licensing for drivers might become stricter. There is also more effort to introduce graduated licences. I know that younger people are having a more difficult time getting a full driver's licence, and those two market groups maybe will expand a little, but overall I do not see a great prospect for change just because of other competition, and depending on where you want to go.

**Senator Oliver:** You state that deregulation is long overdue, but you know that in Canada there is very strong opposition to any form of deregulation from a number of carriers. The say that

En conclusion, je suis convaincu qu'il aurait dû y avoir déréglementation depuis longtemps. Le marché est petit, et autant il existe en raison de la réglementation, je crois que les consommateurs en subissent beaucoup plus d'inconvénients qu'ils n'en retirent d'avantages.

**La présidente:** Quelle politique gouvernementale appuierait le mieux les services en milieu rural et dans les petites collectivités?

**M. Prentice:** Je ne suis pas certain de bien comprendre la question.

**La présidente:** Quelle politique pouvons-nous proposer pour encourager un meilleur service à l'intention des petites collectivités et des collectivités rurales?

**M. Prentice:** Je suppose que le problème tient en partie à la façon dont nous réglementons l'industrie du taxi. En effet, ces navettes sont-elles des taxis ou des autocars? Nous devons nous assurer de ne pas déréglementer les autocars et de prendre un autre règlement qui interdit d'exploiter un service comme une navette. Les provinces n'ont pas toutes la même définition de ce qui constitue un taxi ou un autocar. Je suppose que le marché se réglementera dans une certaine mesure.

**La présidente:** Nous étions dans l'Est du Canada, à l'île et en Nouvelle-Écosse, et dans les petites collectivités là-bas, on utilise des fourgonnettes à sept ou même neuf banquettes qui vont cueillir les gens chez eux et les conduire à la ville, par exemple, à Halifax, et les en ramènent. Serait-ce possible ici?

**M. Prentice:** Je ne vois pas pourquoi cela ne fonctionnerait pas dans l'ouest du Canada. Nous avons de plus grandes distances à franchir et nos marchés sont plus petits dans certains cas, ce qui crée davantage un problème. Cependant, les gens se rendraient probablement dans les principaux centres. Il y aurait, par exemple, des services à destination de Regina ou de Saskatoon. Aller ailleurs que ces endroits pourrait être un peu plus difficile.

**La présidente:** Nous ne savons plus si nous devrions mentionner une diminution du nombre de passagers, mais quelles sont les perspectives de mettre fin à la diminution à long terme du nombre de passagers dans les autocars à horaire régulier?

**M. Prentice:** Les chances ne sont pas très bonnes d'après moi, quoiqu'avec une population qui vieillit, davantage de gens pourraient être forcés d'envisager cette option.

Nous commençons à voir une plus grande préoccupation au sujet des personnes âgées au volant, et je pense que la délivrance des permis de conduire pourrait devenir plus rigoureuse. On déploie également plus d'efforts pour mettre en place l'immatriculation par étapes progressives. Je sais que les plus jeunes ont un peu plus de difficulté à obtenir un permis de conduire complet, et ces deux groupes verront peut-être leurs rangs grandir un peu, mais dans l'ensemble je ne vois pas de grandes possibilités de changement uniquement en raison d'une autre concurrence, et selon l'endroit où vous voulez aller.

**Le sénateur Oliver:** Vous dites que la déréglementation aurait dû se faire il y a longtemps, mais vous savez qu'au Canada plusieurs transporteurs s'opposent farouchement à toute forme de

if we do bring in deregulation, we will all suffer, because they will cut off service to the rural areas, or if service continues, it will be with inferior buses, without washrooms, without accessibility for the disabled and so on.

You say it is long overdue, but what about the people such as youth, the disabled and the elderly, who are the main users of the bus now?

**Dr. Prentice:** I perhaps should have been more specific when I talked about "deregulation." Economic deregulation is long overdue. You might put in place regulations to allow anybody who wants to offer a bus service to do so. Economic deregulation does not mean you do not have to have a licence to run a bus; it just means that you do not have such an onerous system of entry into the market.

You still have to have a licence, even if the fee is nominal, and you have to be fit and meet the criteria of the community, whatever those are.

However, there is no guarantee that the system will flourish and evolve. All we have to go by is logic and past experience. We can look at the trucking industry, which was deregulated, and as far as I can see, the rural areas still have service; there is no problem there. In fact it has flourished. We move more freight at a lower cost than we did before.

I think the jury is still out in some other cases of bus deregulation. England, for example, is a very different market, and we have to be very careful of comparisons with England because of the density of the population and the short distances. However, they did not see as much influx of competition as they hoped; they saw it for a little while, and then one bus company started to gobble up the others and there was more concentration. That can happen because there are some economies of size. I do not think that is a big concern.

**Senator Oliver:** You said today that we are all seeing a continuous depopulation of rural areas. I presume that you mean that more and more people are leaving the farm and the rural areas and moving into the cities. What, in your mind, is the inter-relationship between the death of rural Canada and buses as a means of transporting people between urban and rural Canada?

**Dr. Prentice:** I do not believe there is a great cause and effect, that people's decision to stay in the countryside or not is dependent on a bus service being there or not. Most bus services are not that frequent and people do not use them that much anyway, as the numbers will demonstrate.

déréglementation. Ils disent que s'il y a déréglementation, nous allons tous en souffrir parce qu'ils vont supprimer le service à destination des régions rurales ou, si le service est maintenu, ce sera avec des autocars de catégorie inférieure, sans toilettes, sans accès pour les personnes handicapées, etc.

Vous dites que cela aurait dû se faire il y a longtemps, mais qu'en est-il des jeunes, des personnes handicapées et des personnes âgées qui sont les principaux utilisateurs de l'autocar maintenant?

**M. Prentice:** J'aurais dû être plus précis lorsque j'ai parlé de «déréglementation». C'est la déréglementation économique qui aurait dû se faire il y a longtemps. Vous pourriez prendre des règlements pour permettre à quiconque veut offrir un service de transport par autocar de le faire. La déréglementation économique ne signifie pas que vous devez détenir un permis pour exploiter un autocar; elle signifie seulement que vous n'avez pas un système onéreux d'entrée sur le marché.

Évidemment vous devez détenir un permis, même si les frais sont modiques, et vous devez être en bonne condition et respecter les critères de la collectivité, quels qu'ils soient.

Cependant, rien ne garantit que le système prospérera et évoluera. Nous devons nous fier uniquement à la logique et à l'expérience passée. Nous pouvons jeter un coup d'oeil du côté de l'industrie du camionnage, qui a été déréglementée, et que je sache, les régions rurales ont toujours le service; il n'y a aucun problème de ce côté. En réalité, l'industrie a prospéré. Nous déplaçons plus de marchandises à un coût inférieur que par le passé.

Je pense que rien n'est encore décidé dans d'autres affaires de déréglementation de services de transport par autocar. En Angleterre, par exemple, le marché est très différent et nous devons être très vigilants dans nos comparaisons avec l'Angleterre en raison de la densité de la population et des courtes distances. Cependant, il n'y a pas eu là-bas autant de concurrence que ce à quoi on s'attendait; il y en a eu pendant quelque temps, puis une compagnie d'autocars a commencé à faire l'acquisition des autres et il s'en est suivi une plus grande concentration. Cela peut se produire en raison des économies d'échelle possibles. Je ne pense pas que ce soit une grande préoccupation.

**Le sénateur Oliver:** Vous avez dit plus tôt que nous sommes tous témoins d'une dépopulation continue des régions rurales. Je suppose que vous voulez dire que de plus en plus de gens quittent l'exploitation agricole et les régions rurales pour déménager dans des villes. À votre avis, quelle est l'inter-relation entre la mort du Canada rural et les autocars comme moyen de transport entre le Canada urbain et le Canada rural?

**M. Prentice:** Je ne pense pas qu'il y ait une grande relation de cause à effet, que la décision que prennent les gens de rester en région rurale ou non dépende de l'existence d'un service de transport par autocar. La plupart de ces services ne sont pas tellement fréquents et les gens ne les utilisent pas beaucoup de toutes façons, comme l'illustreront les chiffres.



The reasons for people moving from rural areas can be many. It can be for medical treatments or support that are only available in a larger urban centre. It could be job opportunities, which I think is probably the biggest push currently.

We talk about rural depopulation, yet at the same time, we are seeing a flight from the cities to the areas just outside. We have this growth of the extra-urban area. Those areas are not very well served by either the city transit or the intercity buses, and I would say that may be another reason for deregulation, to create better service there and perhaps have fewer people driving cars.

**Senator Oliver:** I thought you might have gone into how maybe the rural areas could be revitalized by a better bus transportation system to encourage ecotourism, taking tourists from the city to the rural areas and back, and also increased courier service. It seems to me there might be some ways that an enhanced bus system could in fact help to invigorate and add new life to rural Canada.

**Dr. Prentice:** It is a vital lifeline for moving packages. We know that a lot of communities do rely on bus service to deliver parts for farm equipment and so on. Would it still exist with deregulation? I would say, probably yes. Perhaps the firms might allocate more area to cargo and less to passengers, depending on how they were structured. I would like to think that the bus system has that power, but I am of the belief that transportation is a derived demand. It is there because people are there; it is not the other way around.

**Senator Oliver:** My comment on ecotourism refers to the fact that there is an increasing trend around the world, particularly in Europe, for city people, tourists and others to visit rural areas to see wild flowers, rivers and lakes, and the bus is their means of transportation.

**Dr. Prentice:** For ecotourism, I would suspect we are talking more about charter buses than scheduled bus service. Where the charter buses have been deregulated, they seem to be doing fine. Again, the market will provide that service. However, it is difficult to imagine that people will be taking part in ecotourism on the Prairies in the middle of the winter. You folks are lucky; you missed some of the glorious temperatures we experienced. You can do that for certain months of the year, but in transportation, you have to have a year-round market to afford to run a scheduled service, and I do not see that in ecotourism.

De nombreuses raisons peuvent expliquer pourquoi les gens quittent les régions rurales. Il se peut que ce soit pour recevoir des soins médicaux ou un soutien que l'on ne peut obtenir que dans les grands centres urbains. Il se pourrait que ce soit les perspectives d'emploi, d'après moi probablement la plus grande raison à l'heure actuelle.

Nous parlons de dépopulation des régions rurales, mais en même temps nous assistons à un exode des villes vers les régions périphériques. Il y a cette croissance des régions à l'extérieur des villes. Elles ne sont pas très bien desservies par le transport en commun des villes ni par les autocars interurbains, et j'ajouterais que cela pourrait être une autre bonne raison de procéder à une dérèglementation, pour créer un meilleur service dans ces régions et peut-être avoir un peu moins de gens qui prennent leur voiture.

**Le sénateur Oliver:** Je pensais que vous auriez peut-être examiné la façon de revitaliser les régions rurales grâce à un meilleur réseau de transport par autocar afin d'encourager l'écotourisme, de prendre les touristes dans la ville et de les conduire dans les régions rurales et les ramener, et aussi un service accru de messageries. Il me semble qu'il y aurait des façons en fait pour un système amélioré de transport par autocar d'aider à revigorer le Canada rural et d'y mettre une nouvelle vie.

**M. Prentice:** C'est un lien essentiel pour le transport des paquets. Nous savons que de nombreuses collectivités comptent sur le transport par autocar pour livrer des pièces de machinerie agricole, etc. La dérèglementation ferait-elle disparaître cela? Probablement que oui. Les entreprises pourraient peut-être affecter une plus grande superficie au transport des marchandises et une moins grande à celui des voyageurs, selon leur structure. D'après moi, le système de transport par autocar a ce pouvoir, mais je suis convaincu que le transport est une demande dérivée. Il existe parce que les gens sont là, et non l'inverse.

**Le sénateur Oliver:** Mon observation au sujet de l'écotourisme tient au fait qu'il y a une tendance à la hausse partout dans le monde, en particulier en Europe, pour les citoyens, les touristes et d'autres personnes de visiter les régions rurales pour y voir la flore sauvage, les rivières et les lacs, et l'autocar est leur moyen de transport.

**M. Prentice:** Dans le cas de l'écotourisme, je soupçonne que nous parlons davantage des autocars nolisés que des autobus à horaire fixe. Là où les autocars nolisés ont fait l'objet d'une dérèglementation, ils semblent bien se porter. Encore une fois, le marché fournira ce service. Cependant, il est difficile d'imaginer que les gens feront de l'écotourisme dans les Prairies en plein cœur de l'hiver. Vous, vous êtes chanceux; vous n'avez pas eu à vivre les températures que nous avons connues. Vous pouvez le faire pendant quelques mois de l'année, mais dans le domaine du transport, vous devez avoir un marché à longueur d'année pour pouvoir exploiter un service à horaire fixe, ce que je ne peux concevoir dans le cas de l'écotourisme.

**Senator Callbeck:** You mentioned that fewer people are travelling. Do you have figures to back that up? We had Greyhound here this morning, and they indicated that the ridership has gone up by 10 per cent in the last five years.

**Dr. Prentice:** I do not have figures that would approach Greyhound's, because obviously my latest data is what we published in 1999, which shows that passenger traffic has declined since 1980 to about a third and has been fairly flat over the last 10-year period, with some bumps up and down. I find it difficult to believe there has been a 10 per cent increase. Over what period was that?

**Senator Callbeck:** Five years.

**Dr. Prentice:** So a 2 per cent increase per year?

**Senator Callbeck:** That is what they said, was it not? There has been a 10 per cent increase over the last five years.

**Dr. Prentice:** It is not impossible. I guess it depends on the circumstances.

One point I have not raised is the implications for some routes of these higher security fees at the airports and other fees being added on. This comes back to the price side of the market. We may well see, for example, in communities like Regina and Saskatoon, the bus actually pick up ridership because of that. However, I really cannot comment on the overall magnitude of the bus service.

**Senator Callbeck:** If we introduce economic deregulation, which you agree with, what is the best way to ensure that there will be some service in the rural areas? You said there is no guarantee, but are there steps that you would take or things you would try to put in place before bringing in economic deregulation?

**Dr. Prentice:** That is a really difficult question because you have to be able to foresee the future and then try to counteract or ameliorate any downside. I suppose you could do a study to find out how many people in the rural community actually do use the bus service now. What would be the total impact, and would they be willing to use shuttle buses or other services? Of course, there is the taxi issue. I know that taxis are regulated differently in various places. Would the taxi regulations impede the kind of service that might develop if you took away the bus service?

**Senator Adams:** You mentioned people who cannot afford to fly and do not have a licence to drive a car and who therefore use more buses. I forgot to ask the bus owners about it this morning. We are not sure if there is an increase in the bus fare every year. I think we have an airline right now that last year charged \$500 to travel from here to Ottawa, and now it might be close to \$1,000 to

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que de moins en moins de gens voyagent. Avez-vous des données pour étayer vos propos? Nous avons comme témoin Greyhound ce matin, et les représentants ont indiqué que le nombre de passagers a augmenté de 10 p. 100 au cours des cinq dernières années.

**M. Prentice:** Je n'ai pas de données pour corroborer celles de Greyhound, car évidemment mes plus récentes données sont celles que nous avons publiées en 1999, qui indiquent que le nombre de voyageurs a diminué depuis 1980 pour se situer à peu près au tiers de ce qu'il était et qu'il n'a pratiquement pas bougé au cours des dix dernières années, à part quelques hausses et baisses ici et là. Il me semble difficile de croire qu'il y ait eu une augmentation de 10 p. 100. Quelle période était-ce encore?

**Le sénateur Callbeck:** Cinq années.

**M. Prentice:** Donc une augmentation de 2 p. 100 par année?

**Le sénateur Callbeck:** C'est ce qu'ils nous ont dit, je pense. Il y a eu une augmentation de 10 p. 100 au cours des cinq dernières années.

**M. Prentice:** Ce n'est pas impossible. Je suppose que cela dépend de la situation.

Un aspect que je n'ai pas soulevé, c'est celui des répercussions pour certains itinéraires de la hausse des droits liés à la sécurité dans les aéroports et d'autres droits qui s'ajoutent. On revient à l'aspect prix du marché. Par exemple, nous pourrions très bien voir dans des collectivités comme Regina et Saskatoon une augmentation du nombre de voyageurs dans les autocars à cause de cela. Cependant, je ne peux vraiment pas faire d'observations sur l'ampleur globale du service de transport par autocar.

**Le sénateur Callbeck:** Si nous mettons en place une déréglementation économique, ce que vous préconisez, quelle est la meilleure façon de s'assurer qu'il y aura un service dans les régions rurales? Vous avez dit qu'il n'y aucune garantie, mais y a-t-il des mesures que vous prendriez ou des choses que vous essaieriez de mettre en place avant de passer à la déréglementation économique?

**M. Prentice:** C'est une question vraiment difficile parce que vous devez pouvoir prévoir l'avenir, puis essayer de compenser ou d'améliorer les inconvénients. Je suppose que vous pourriez réaliser une étude afin de déterminer le nombre de gens en milieu rural qui utilisent effectivement le transport par autocar en ce moment. Quel serait l'impact total, et seraient-ils prêts à utiliser des navettes ou d'autres services? Bien entendu, il y a la question du taxi. Je sais que les taxis sont réglementés de façon différente selon les endroits. Est-ce que les règlements régissant les taxis nuiraient aux services qui pourraient se créer si vous éliminez le transport par autocar?

**Le sénateur Adams:** Vous avez parlé des gens qui ne peuvent se permettre de prendre l'avion et de ceux qui n'ont pas un permis de conduire pour utiliser une voiture et qui ont par conséquent davantage recours aux autocars. J'ai oublié de poser cette question aux propriétaires de service d'autocars ce matin. Nous ne savons pas s'il y a une augmentation annuelle des tarifs



come here to Calgary.

Did you study the bus companies' rates?

**Dr. Prentice:** You can actually find out, of course, the buses' maximum prices because the rates are regulated. Our previous study looked at this, and in some places where there was competition, there were discounts on the regulated rates; Calgary-Edmonton was one example of that. However, in general, they were charging the regulated rate, which you would expect them to do, because otherwise the regulators might well wonder if they had made a mistake and should do a better job.

I am not sure if that answers your question, though.

**Senator Adams:** Somewhat.

I could get from here to Red Deer, or from Winnipeg to Brandon, faster than the bus if I drive my car. How many kilometres is that? Even people that have a car prefer to bus it? Do you have any idea about that?

**Dr. Prentice:** I am really glad you raised that issue because it is an important one, and it comes down this notion of how people actually operate their cars and what choices they make. Once you have actually purchased a car and insured it, you have already sunk a large amount into it and are only really looking at the marginal cost of your gasoline.

If we were to stand back and ask ourselves how much is it really costing us per mile to drive our cars, many of us might think it would be wiser to take the bus, but we do not operate that way.

Some suggestions have been made for per-mile insurance, so you only pay for the miles that you drive, or a toll road system of taxation; that might favour buses over cars. These efforts have environmental consequences, but I do not think we will justify them on the basis of saving the bus industry.

**Senator Adams:** We were talking earlier about bus service where Senator Gustafson and I live. It does not go to where you need to travel for a medical checkup. You fly down to Winnipeg, or from Baffin Island you go down to Ottawa, and people living in Wetaskiwin go to Edmonton. Are we able in Canada to provide some other transportation for people who have to travel a long way from home to get a checkup at the doctor's?

**Dr. Prentice:** You are really asking whether social policy should assist people, no matter where they live, to access medical treatments, and that is a judgment call that you might want to ponder in a different format.

d'autocar. Je pense qu'il y a une société aérienne qui l'année dernière exigeait 500 \$ entre ici et Ottawa, montant qui pourrait être près de 1 000 \$ maintenant pour venir à Calgary.

Avez-vous examiné les tarifs des services de transport par autocar?

**M. Prentice:** Évidemment, vous pouvez déterminer le prix maximum pour l'autocar car les tarifs sont réglementés. Notre étude antérieure avait examiné cet aspect, et à certains endroits où il y avait concurrence, on avait droit à des rabais par rapport aux tarifs réglementés; Calgary-Edmonton en était un exemple. Cependant, de façon générale, on demandait le tarif réglementé, ce qui est tout à fait normal, car autrement les organismes de réglementation auraient naturellement pu se demander s'ils avaient commis une erreur et devraient faire un meilleur travail.

Je ne suis pas certain si cela répond à votre question.

**Le sénateur Adams:** En quelque sorte.

Je pourrais donc me rendre d'ici à Red Deer, ou de Winnipeg à Brandon, plus rapidement au volant de ma voiture que par autocar. Combien kilomètres y a-t-il? Même les gens qui ont une voiture préfèrent le faire par autocar? Avez-vous une idée à ce sujet?

**M. Prentice:** Je suis tout à fait heureux que vous posiez cette question car elle est importante, et tout revient à la notion de la façon dont les gens utilisent en réalité leur voiture et des choix qu'ils font. Dès l'instant que vous devez acheter une voiture et que vous l'avez assurée, vous avez déjà investi une grande somme d'argent et il ne vous reste vraiment qu'à tenir compte du coût marginal de l'essence.

Si nous prenions un certain recul et nous nous demandions combien il nous coûte en réalité au mille pour utiliser nos voitures, un grand nombre d'entre nous pourraient penser qu'il serait avisé de prendre l'autocar, mais ce n'est pas ainsi que nous agissons.

On a entendu des suggestions d'assurance au mille, de sorte que vous ne payez que pour les milles que vous parcourez, ou encore d'un réseau routier à péage; de telles mesures pourraient favoriser l'utilisation de l'autocar par rapport à la voiture. Ces efforts comportent des conséquences environnementales, mais je ne pense pas que nous les justifierions pour sauver l'industrie du transport par autocar.

**Le sénateur Adams:** Nous parlions plus tôt du service d'autocar là où le sénateur Gustafson et moi vivons. Il ne dessert pas l'endroit où vous devez aller pour un contrôle médical. Vous prenez l'avion pour Winnipeg, ou à partir de l'île de Baffin, vous vous rendez à Ottawa, et les gens qui habitent à Wetaskiwin se rendent à Edmonton. Sommes-nous capables au Canada de prévoir un autre moyen de transport pour les gens qui doivent parcourir une longue distance pour un contrôle médical chez le médecin?

**M. Prentice:** Vous demandez en réalité si la politique sociale devrait aider les gens, peu importe où ils demeurent, pour avoir accès à des soins médicaux, et c'est une question de jugement que vous pourriez vouloir examiner sous un autre angle.

However, let me point out that what we are really doing now in the way we regulate buses is cross-subsidizing. We are making an effort to cross-subsidize from poor people to poor people. I am not saying that everybody who takes the bus is poor, but we found that it is generally lower-income people who take the bus. We are really creating a cross-subsidization between the most vulnerable people in society, and maybe we should not be doing that. Maybe we should deregulate the buses and offer assistance directly to people who need it.

**Senator Adams:** What about people who live in the North? They would be in a similar situation. If there is a death in the family, people cannot afford to go on the bus. Should the government be providing transportation?

**Mr. Prentice:** There is always a question of how much can we ask of government. It may not be a very pleasant notion, but at some point, maybe the people have to move to where the service is. If you do not have family or other ties there, then maybe that is a hard reality. I know it is not a nice suggestion, but people are mobile as well. It comes back to how far do we go to assist people; it is their decision where to live.

**Senator Gustafson:** In the history of the Crow deregulation, the railroads, there were winners and losers. The story is not yet complete. Alberta was a big winner. It costs anywhere from \$1 to \$2 a bushel more to freight wheat from Regina than when we had the Crow.

This year, I have talked to truckers who have not delivered one truckload of barley to Alberta feedlots — last year they could not keep up — because Alberta feedlots are getting corn from Illinois and Iowa and so on at U.S. \$1.25 a bushel.

There would also be winners and losers if there were full deregulation of the bus routes. I was surprised that the bus companies are not too excited about it, but, for instance, if 50 per cent of their business is in package deliveries and everything is opened up, there are no restrictions by licence, people could offer a van to do a better job of hauling repairs from Regina to Estevan than the big bus. In fact, they could pick the freight up rather than the customer having to bring it to the bus depot.

Although there will be winners and losers, I think that urban Canada would win the most. I am not sure that that is what we heard from the bus companies, but rural Canada will be a challenge regardless.

There will be more pressure on health services in rural Canada. How do people access health services as the hospitals, the specialists and so on consolidate in the bigger centres? That will

Cependant, permettez-moi de signaler que ce que nous faisons en réalité en ce moment dans la réglementation des autocars, c'est de l'interfinancement. Nous essayons d'interfinancer entre gens pauvres. Je ne dis pas que toutes les personnes qui prennent l'autocar sont pauvres, mais nous avons constaté que c'est habituellement les gens à faible revenu qui prennent l'autocar. Nous créons véritablement un interfinancement entre les gens les plus vulnérables de la société, et nous ne devrions peut-être pas agir de la sorte. Nous devrions peut-être déréglementer le service de transport par autocar et aider directement les gens qui en ont besoin.

**Le sénateur Adams:** Qu'en est-il des gens qui vivent dans le Nord? Ils se trouveraient dans une situation semblable. S'il y a un décès dans la famille, les gens ne peuvent pas se permettre de se rendre par autocar. Le gouvernement devrait-il assumer le transport?

**M. Prentice:** Il y a toujours la question de savoir combien nous pouvons demander au gouvernement. Ce n'est peut-être pas une notion très agréable, mais à un moment donné, peut-être que les gens doivent s'établir là où est le service. Si nous n'avons ni famille ni autre lien à cet endroit, c'est peut-être alors la dure réalité. Je sais que ce n'est pas la meilleure des suggestions à faire, mais les gens sont également mobiles. Tout revient à savoir jusqu'où nous voulons aller pour aider les gens; ce sont eux qui décident de l'endroit où ils veulent s'établir.

**Le sénateur Gustafson:** Dans l'histoire de la déréglementation du Corbeau, les chemins de fer, il y a eu des gagnants et des perdants. L'histoire n'est pas encore terminée. L'Alberta a été un grand gagnant. Il en coûte maintenant entre 1 et 2 \$ de plus le boisseau pour transporter le blé de Regina que lorsque nous avions le Corbeau.

Cette année, j'ai parlé à des camionneurs qui n'ont pas livré une seule charge d'orge aux parcs d'engraissement de l'Alberta — l'année dernière, ils ne pouvaient pas fournir — parce que les parcs d'engraissement de l'Alberta reçoivent du maïs de l'Illinois et de l'Iowa et d'autres États à raison de 1,25 \$ US le boisseau.

Il y aurait aussi des gagnants et des perdants advenant une déréglementation complète du transport par autocar. J'ai été surpris que les compagnies de transport par autocar ne soient pas trop emballées à l'idée mais, par exemple, si 50 p. 100 de leurs activités ont trait à la livraison de colis et que tout est ouvert, s'il n'y a aucune restriction en fonction du permis, des gens pourraient utiliser une fourgonnette et être plus efficaces pour livrer les pièces servant aux réparations entre Regina et Estevan que les gros autocars. En réalité, ils pourraient même faire la cueillette de la marchandise chez le client au lieu que celui-ci ait à l'apporter à la gare d'autobus.

Bien qu'il y aura des gagnants et des perdants, je pense que c'est le Canada urbain qui aurait le plus à gagner. Je ne suis pas certain que ce soit ce que nous ayons entendu de la part des compagnies de transport par autocar, mais le Canada rural constituera tout un défi, peu importe quoi.

Il y aura encore plus de pression sur les services de soins de santé au Canada rural. Comment les gens ont-ils accès aux services de santé alors que les hôpitaux, les spécialistes et tout le



probably be a big problem. As for ambulance service, people say, "Well, if I have a heart attack, by the time they get me to Regina, it will be too late anyway."

I would like to hear your comments on winners and losers. I know there is no final answer to this, but this committee must try to get as much information as it can on what to recommend to government.

**Dr. Prentice:** I think your observation that there will be winners and losers is certainly valid. At the same time, let me draw on your analogy with grain transportation. There were small branch lines that would have gone out of business no matter what had happened to the Crow Rate, simply because trucks could offer to move that grain at a fairly low cost to larger elevators, the total overall cost to the farmers was less, and they went for it.

I am not saying that that process was not accelerated, that we did not see more abandonment of railway tracks because of the abolition of the Crow Rate, but some lines would not have been saved regardless, and some went out of business even while it still existed.

I think that is similar to the bus service situation, in that we may not be able to save it in an effective way through regulation. Some companies will just simply cease to operate, although I guess if they have a lucrative route, and Greyhound may be the example, they obviously will not want to give up their entire route. Therefore they will continue to operate these van lines, just as CN wanted to operate its lines until finally there was a way to shed some of these unprofitable routes.

There were some winners and losers in that, but the evolution occurred and people made decisions. They moved things by truck or they went into other sorts of businesses, and I think that is part of what we have to have faith in, that we are not dealing with a static economy.

We might want to suggest that medical services should run some kind of a shuttle between communities to carry people to doctors' appointments and so on, but I do not think we can solve this by keeping the bus system regulated, because that creates other distortions. There are other winners and losers.

I do not want to get into too much detail, but I met a chap on the little shuttle bus from the airport who was taking the shuttle downtown to the Greyhound station to go out to Banff because it cost a couple of dollars more to go straight from the airport. He was spending a lot more time because of that. He would have gotten a premium service. Would he be better off with a deregulated system? I do not know.

reste se regroupent dans les grands centres? Ce sera probablement un gros problème. Pour ce qui est des services ambulanciers, les gens disent: «Eh bien, si j'ai une crise cardiaque, le temps qu'ils me conduisent à Regina, il sera trop tard de toutes façons».

J'aimerais savoir ce que vous pensez des gagnants et des perdants. Je sais qu'on ne peut avoir une réponse définitive à cet égard, mais le comité doit essayer d'avoir le plus possible de renseignements sur ce qu'il doit recommander au gouvernement.

**M. Prentice:** Je pense que votre observation selon laquelle il y aura des gagnants et des perdants est tout à fait valable. En même temps, permettez-moi de m'inspirer de votre analogie avec le transport des céréales. Il y avait de petits embranchements qui allaient cesser d'être rentables, peu importe ce qui arrivait au Corbeau, uniquement parce que les camions pouvaient transporter ce grain à un coût relativement faible jusqu'aux éleveurs plus grands; le coût total global pour les agriculteurs était moindre et ils ont décidé d'y recourir.

Je ne dis pas que ce processus n'a pas reçu un coup de pouce, que nous n'avons pas vu un plus grand nombre d'embranchements abandonnés en raison de l'abolition du tarif du Corbeau, mais certains embranchements n'auraient pu être sauvés, peu importe quoi, et d'ailleurs certains ont cessé d'être rentables alors que le tarif était toujours en vigueur.

Je pense que c'est semblable à la situation du transport par autocar, en ce sens que nous ne pourrions peut-être pas le sauver de façon efficace par la réglementation. Certaines compagnies vont simplement fermer les livres, quoique si elles ont un itinéraire lucratif, Greyhound pourrait être l'exemple, évidemment elles ne voudront pas tout abandonner. Par conséquent, elles continueront d'exploiter ces itinéraires à l'aide de fourgonnettes, tout comme le CN voulait exploiter ses lignes jusqu'à ce qu'on trouve finalement une façon de se départir des itinéraires non rentables.

Là aussi il y a eu des gagnants et des perdants, mais l'évolution s'est faite et les gens ont pris des décisions. Ils ont fait leur transport au moyen de camions ou ils se sont lancés dans d'autres champs d'activités et je pense que c'est une partie de ce en quoi nous devons croire, c'est-à-dire que nous avons affaire à une économie statique.

Nous pourrions vouloir proposer que les services médicaux exploitent une navette entre les collectivités pour conduire les gens à leur rendez-vous chez le médecin et tout le reste, mais je ne pense pas que nous puissions résoudre le problème en continuant de réglementer le transport par autocar, car cela crée d'autres distorsions. Il y a d'autres gagnants et perdants.

Je ne tiens pas à aller dans le détail, mais j'ai rencontré un type à bord de la navette qui m'amenait de l'aéroport et ce type prenait la navette jusqu'au centre-ville, à la gare de Greyhound, pour se rendre à Banff, parce qu'il en coûte quelques dollars de plus pour se rendre directement à partir de l'aéroport. À cause de cela, il a mis beaucoup plus de temps. Il aurait reçu un service de premier ordre. Est-ce que ce serait mieux avec un système déréglementé? Je ne sais pas.

**Senator Gustafson:** One result of deregulation of the rail lines, of course, is that now ConAgra has built a big plant in Southern Saskatchewan; Cargill is building, and these plants are costing a lot of money. ADM is building plants. Agricare, which used to be the Alberta Wheat Pool, joined with the United Grain Growers, which is 49 per cent owned by ADM, and so there is massive change coming.

There is no question in my mind that the Americans will control the grain business. The Saskatchewan Wheat Pool is broke. This whole situation has caused major change. ADM sends a truck from North Dakota to pick up my oilseeds and does not charge me for the freight. They give me the same price that Pioneer or any grain company in Canada can give me.

The point I am making is that we had better take a pretty close look at this. I should be careful what I say, but I think that in time, this will bring the Canadian Wheat Board into question. It is going to have far-reaching effects that might be for the better in the long term. In the short term, there will be some problems.

**Dr. Prentice:** Our chair may get a little annoyed with us for talking about grain and not sticking to the buses, but let me simply make one observation.

I have talked to some of the people in the grain industry, and they are locating those large grain elevators in small towns, or bigger towns like Souris and Brandon and so on. They are locating them there not because it is most convenient for farmers' deliveries, but because they cannot get people to run them unless they do.

People want their spouses to be able to work. They do not want their kids to be on the bus for an hour and a half each way to get to school and back. Those are some of the social issues driving the coalescing of the population into the smaller towns and communities. In some ways, that makes it easier to maintain some kind of public transportation service. You do not have to flag a bus down on the side of the highway somewhere.

**Senator Oliver:** Whenever we have a professor before us, someone like you, an expert in busing who has done a major study on it, I like to take the opportunity to put a certain question. We have our own researchers, of course, but are there any current papers, documents or studies to which you have not referred today that we should know about, that touch upon the subject matter of our senate study, and if so, could you let us know what they are, now or in the future? That is my first question.

**Dr. Prentice:** Certainly I would be happy to take a look through my archives and the literature and bring anything useful to your attention. I can tell you it has been very difficult to do any research in Canada on this subject because it is very difficult to get

**Le sénateur Gustafson:** Un résultat de la déréglementation des services ferroviaires est évidemment que maintenant ConAgra a construit une grande installation dans le sud de la Saskatchewan; Cargill est en train de construire et ces installations coûtent beaucoup d'argent. ADM construit des installations. Agricare, qui était auparavant l'Alberta Wheat Pool, s'est joint à l'Union des producteurs de grains, qui appartient à 49 p. 100 à ADM, et il y a donc des changements considérables qui s'en viennent.

Il ne fait aucun doute quant à moi que les Américains contrôleront tout le secteur des céréales. Le Saskatchewan Wheat Pool est sans le sou. Toute cette situation a entraîné des changements considérables. ADM envoie un camion du Dakota du Nord pour venir chercher mes graines oléagineuses, et je n'ai même pas à en défrayer le transport. Ils me consentent le même prix que Pioneer ou que n'importe quelle autre compagnie céréalière au Canada.

Ce que je fais valoir, c'est que nous avons tout intérêt à examiner cette situation de très près. Je devrais surveiller mes propos, mais je pense qu'avec le temps, on remettra en question la Commission canadienne du blé. Les répercussions seront profondes et on ne s'en portera peut-être que mieux à long terme. Pour le court terme, il y aura des problèmes.

**M. Prentice:** Cela importe peut-être un peu la présidente de nous entendre parler de céréales et non d'autocars, mais permettez-moi une dernière observation.

J'ai parlé à quelques personnes de l'industrie céréalière, et ces personnes sont en train d'installer leurs gros élévateurs à grains dans des petites villes, ou dans des villes plus grandes comme Souris et Brandon, etc. Ils choisissent ces emplacements non pas parce que c'est ce qui convient le plus aux agriculteurs pour leurs livraisons, mais parce que sinon ils n'ont personne pour les faire fonctionner.

Les gens veulent que leurs conjoints ou conjointes puissent travailler. Ils ne veulent pas que leurs enfants prennent l'autobus pendant une heure et demie pour se rendre à l'école et une heure et demie pour en revenir. Ce sont là quelques-uns des enjeux sociaux qui amènent la population à se regrouper dans des villes et des collectivités plus petites. À certains égards, cela facilite le maintien d'une certaine forme de transport public. Vous n'avez pas à attraper votre autobus le long de la route en quelque part.

**Le sénateur Oliver:** Chaque fois que nous accueillons un professeur, quelqu'un comme vous, un expert du transport par autocar, qui a réalisé une étude d'envergure sur le sujet, j'aime saisir l'occasion pour poser une certaine question. Nous avons nos propres attachés de recherche bien entendu, mais existe-t-il des documents ou des études à jour auxquels vous n'avez pas fait référence aujourd'hui et que nous devrions connaître, qui traitent du sujet sur lequel porte notre étude sénatoriale et, le cas échéant, pourriez-vous nous en faire part, maintenant ou plus tard? Voilà ma première question.

**M. Prentice:** Je vais me faire un plaisir de consulter mes archives et la documentation dont je dispose et de vous signaler quoi que ce soit qui pourrait vous être utile. Je peux vous dire par contre qu'il a été très difficile de faire des recherches au Canada



information for confidentiality reasons. There was only one bus service, and therefore they could not give us any data. You are always on the outside looking in when trying to study that.

**Senator Oliver:** Greyhound is a private company that does not put out financial statements, so we do not know much about the return on investment and so on. I asked the question.

I am wondering if you have done any work on comparison studies worldwide. You said that we should be very careful when looking at the experience in England, but there are other jurisdictions that have the same busing concerns that we do in Canada. Their geography will be different. Are there any comparisons that you would like to mention that might help us in our deliberations?

**Dr. Prentice:** I believe the only proper places to look at would be neighbouring jurisdictions in the United States with very similar income and social background profiles.

**Senator Oliver:** They have a stronger dollar.

**Dr. Prentice:** They do, but everything is priced higher, too. The other place I might suggest is Australia. I know good work is done there, but I am not familiar with the current literature.

**Senator Oliver:** My final question is put to you as an economist, since the main buzz word in this study we are doing is "cross-subsidization." Is cross-subsidization the proper way to provide a service to Canadians, or should we phase it out and find some other, more direct way to deliver the service?

**Dr. Prentice:** I think that is an insightful question that comes back to Senator Gustafson's point about winners and losers, because cross-subsidization automatically creates winners and losers. Somebody has to pay more so somebody else can have a subsidized service. The question is, are we asking the right groups in society to help the one group that is disadvantaged to survive or to receive a lower-cost service?

Certainly in Saskatchewan, and I do not know if that is still the case, they were giving direct subsidies to small groups to provide a bus service. Perhaps, Senator Gustafson, you know the answer to that. That is one approach, and perhaps it is a better one than worrying about cross-subsidization.

The other problem with cross-subsidization is you have to assume that somehow, everything will work out. There is no guarantee that sufficient extra revenues will be generated to actually cover the cost of providing the services, or that too much will not be taken in. How would that be given back? Cross-subsidization is a pretty blunt policy tool in many ways.

sur le sujet car il est très difficile d'obtenir de l'information pour des raisons de confidentialité. Il y avait un seul service de transport par autocar et il ne pouvait, par conséquent, nous fournir de données. Lorsque vous essayez de faire une telle étude, vous le faites toujours depuis l'extérieur.

**Le sénateur Oliver:** Greyhound est une entreprise privée qui ne publie pas ses états financiers de sorte que nous ne savons pas grand-chose sur le rendement du capital investi et tout le reste. J'ai posé la question.

Je me demande si vous avez jeté un coup d'oeil du côté d'études comparatives à l'échelle mondiale. Vous avez dit que nous devrions faire bien attention dans le cas de l'expérience en Angleterre, mais il y a d'autres pays qui ont les mêmes préoccupations que nous au Canada pour ce qui est du transport par autocar. La géographie sera différente. Y a-t-il des comparaisons que vous aimeriez mentionner qui pourraient nous aider dans nos travaux?

**M. Prentice:** Je pense que les meilleurs endroits seraient des États voisins des États-Unis qui ont des profils très semblables sur le plan du revenu et du contexte social.

**Le sénateur Oliver:** Leur dollar est plus fort.

**M. Prentice:** En effet, mais tout a également un prix plus élevé. L'autre pays que je pourrais suggérer serait l'Australie. Je sais qu'il y a de bonnes études qui sont réalisées là-bas, mais je ne suis pas au courant de la documentation actuelle.

**Le sénateur Oliver:** Ma dernière question vous est posée en votre qualité d'économiste, étant donné que le grand mot à la mode dans notre étude est «interfinancement». L'interfinancement est-il la bonne façon de fournir un service aux Canadiens et Canadiennes, ou devrions-nous nous en défaire graduellement et trouver une autre façon, plus directe, de fournir le service?

**M. Prentice:** Voilà à mon avis une question éclairée qui revient au point que soulevait le sénateur Gustafson au sujet des gagnants et des perdants, car l'interfinancement crée automatiquement des gagnants et des perdants. Quelqu'un doit forcément payer davantage pour qu'un autre puisse avoir un service subventionné. La question est de savoir si nous demandons aux bons groupes de la société d'aider le groupe désavantagé à survivre ou à recevoir un service à coût moindre?

Il est certain qu'en Saskatchewan, et je ne sais pas si c'est toujours le cas, qu'ils ont donné des subventions directes à de petits groupes pour fournir un service de transport par autocar. Sénateur Gustafson, vous connaissez peut-être la réponse. C'est une approche, et c'est peut-être mieux que de s'inquiéter au sujet de l'interfinancement.

L'autre problème avec l'interfinancement est que vous devez supposer que d'une façon ou d'une autre, tout va fonctionner. Rien ne garantit que les recettes seront suffisantes pour couvrir effectivement le coût de la prestation des services, ou qu'on n'en retiendrait pas trop. Comment ferions-nous pour remettre cela? L'interfinancement est un outil politique passablement émoussé à bien des égards.

**Senator Oliver:** You said that confidentiality prevented you from obtaining a lot of statistics, so I do not suppose you have any numbers on how much money is raised from profitable lines and how much is being used to subsidize those that are unprofitable?

**Dr. Prentice:** I have none. The only thing I could suggest is some kind of an economic engineering approach, where you look at the cost to run a bus on a certain route, how many times they are running it, and then try and do something artificial.

**Senator Oliver:** Taking into account the fare they charge, the cost of the gas, and all the other overheads.

**Dr. Prentice:** That is the only other way you could do it if you cannot get the information from the companies directly. I do not think it would be a worthwhile thing to put your researchers on to because it would be a pretty difficult task.

**Senator Forrestall:** Questions came up earlier this week about gathering and storing statistics, analysing and extrapolating from them, and disseminating information. More important is the end product. Who has the best library on this question in Canada?

**Dr. Prentice:** The best library on bus services? Probably Greyhound.

**Senator Forrestall:** I thought you would say something like that. I thought you might say "the industry."

**Dr. Prentice:** It would be the industry. There is data out there, and some of it is collected by Statistics Canada, but if I could also make a personal plea, I would ask you to look very closely at that data. I think our data is getting less and less complete over time.

**Senator Forrestall:** And it is dangerous?

**Mr. Prentice:** It is history by the time we look at it, so that I can only tell Senator Callbeck about data from 1999. We do not know what we are dealing with three years later.

So data is a problem, and I would encourage systematic efforts.

I am off the track a little here, but taxpayers' dollars are used to collect the data, yet when I want to access it, I have to pay again. These service charges on academics and others for use of the data really inhibit the kind of work that might be done.

The public availability of data in Canada is much worse than in the U.S. The U.S. puts it on the Internet, and anybody who wants to can access it.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Prentice. If you have any other information to provide to committee members, we would be pleased to receive it.

The committee adjourned.

**Le sénateur Oliver:** Vous avez dit que pour des raisons de confidentialité vous n'avez pu obtenir beaucoup de statistiques, de sorte que je suppose que vous n'avez pas des données sur les revenus des lignes rentables et les sommes qu'on utilise pour subventionner celles qui ne le sont pas.

**M. Prentice:** Je n'en ai aucune. Tout ce que je pourrais suggérer, c'est une forme d'approche technique économique, alors que vous examinez le coût d'exploitation d'un autocar pour un certain itinéraire, le nombre de fois que le parcours est exécuté, et vous essayez ensuite de créer quelque chose d'artificiel.

**Le sénateur Oliver:** En tenant compte du tarif demandé, du coût de l'essence et de tous les autres frais généraux.

**M. Prentice:** C'est la seule autre façon de le faire si vous ne pouvez pas obtenir l'information directement des compagnies. Je ne pense pas qu'il vaudrait la peine d'y affecter vos attachés de recherche car ce serait une tâche passablement difficile.

**Le sénateur Forrestall:** On a posé des questions plus tôt cette semaine au sujet de la collecte et du stockage de statistiques, leur analyse et les extrapolations, et enfin la diffusion de l'information. Le plus important, c'est le produit final. Qui a la meilleure documentation sur la question au Canada?

**M. Prentice:** La meilleure documentation sur le transport par autocar? Probablement Greyhound.

**Le sénateur Forrestall:** Je me doutais que c'est ce que vous me répondriez. J'espérais vous entendre dire «l'industrie».

**M. Prentice:** Ce serait l'industrie. Ce ne sont pas les données qui manquent, et certaines sont recueillies par Statistique Canada. Cependant, si vous me permettez une remarque personnelle, je vous demanderais d'examiner de très près ces données. Je pense que nos données sont de moins en moins complètes au fil des ans.

**Le sénateur Forrestall:** Et c'est dangereux?

**M. Prentice:** Elles relèvent de l'histoire une fois que nous les examinons de sorte que je ne peux que parler des données de 1999 au sénateur Callbeck. Nous ne savons pas à quoi nous avons affaire trois ans plus tard.

Les données sont donc un problème et j'encouragerais que l'on déploie des efforts systématiques.

Je m'écarte un peu du sujet, mais on se sert de l'argent des contribuables pour recueillir les données et pourtant lorsque je veux y accéder, je dois encore une fois payer. Ces frais que l'on exige des universitaires et d'autres pour utiliser les données nuisent vraiment au travail qui pourrait être fait.

La disponibilité publique de données au Canada est bien pire qu'aux États-Unis. Là-bas, on les met sur Internet, et quiconque le veut peut y avoir accès.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Prentice. Si vous avez d'autres renseignements à fournir aux membres du comité, nous serions heureux de les recevoir.

La séance est levée.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada – Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

#### WITNESSES

**Tuesday, March 26, 2002 (morning session):**

*From the Department of Transport — Alberta:*

Peter Dawes, Senior Policy Advisor, Passenger Transportation;

Wayne Lilley, Manager, National Safety Code and Operating Authority.

*From the Greyhound Canada Transportation Corporation:*

Roger Pike, Senior Vice President, Operations Canada;

Brad Shephard, Director, Pricing and Scheduling.

*From the Internal Trade Secretariat:*

Andre Dimitrijevic, Executive Director.

**Tuesday, March 26, 2002 (afternoon session):**

*From the Transport Institute:*

Professor Barry E. Prentice, Director.

#### TÉMOINS

**Le mardi 26 mars 2002 (avant-midi):**

*Du ministère du Transport — Alberta:*

Peter Dawes, conseiller principal en politiques, Transport des voyageurs;

Wayne Lilley, gestionnaire, Code national de sécurité et Exploitation.

*De la Greyhound Canada Transportation Corporation:*

Roger Pike, premier vice-président, Opérations Canada;

Brad Shephard, directeur, Établissement des prix et ordonnancement.

*Du Secrétariat du commerce intérieur:*

Andre Dimitrijevic, directeur exécutif.

**Le mardi 26 mars 2002 (après-midi):**

*Du Transport Institute:*

Professeur Barry E. Prentice, directeur.











